

## 2023年3月ダイヤ改正実施後の 行路・設備環境等改善要求について議論

10月4日、名古屋地本は申1号で提出した「2023年3月ダイヤ改正における行路・設備環境等多くの問題について」回答を受け、回答に対して議論を行いました。要求には以前から要求し議論してきたが未だ解決されてきていない問題も含まれています。

冒頭、会社から今回のダイヤ改後の問題を変更できるものでないが次期ダイヤ改正の参考にするという話を受け、組合も今の行路が変更できないことは理解している。要求の真意はしっかりと受け止めることと伝え業務委員会を開始しました。

### 1. 基本要件

(1) 拘束時間について、乗務員勤務の拘束時間を泊行路23時間、日勤行路9時間以内とすること。

【回答】現行の通りとする。

(2) 日勤行路は、休日(公・特)前後に勤務指定できるよう出退勤時間を設定すること。

【回答】現行の通りとする。

(3) 日勤行路前日の訓練指定を止め在宅時間の確保を図ること。

【回答】現行の通りとする。

(4) 前泊行路は廃止し当日出勤できる時刻とすること。

【回答】現行の通りとする。

(5) 行路途中で数時間も無駄な労外時間が発生している。一方、拘束時間は長く、食事時間や睡眠時間のとれない行路が多くある。無駄に長い労外時間を見直し、拘束時間の短縮、食事時間や睡眠時間の確保を図ること。

【回答】必要な時間は確保している。

(6) 泊行路は、睡眠時間として最低6時間を確保すること。

【回答】現行の通りとする。

(7) 泊行路の出勤時刻は10時以降とすること。

【回答】そのような考えはない。

(8) 食事時間は、労外として1時間以上確保すること。

【回答】現行の通りとする。

(9) 食事時間は、常識的な時間帯で設定する事。各食事時間の間隔についても常識的な間隔を空け設定すること。

【回答】現行の通りとする。

(10) 乗務交代後、次列車乗務までの時間について、生理現象も考慮し40分以上間合いを確保すること。

【回答】そのような考えはない。

(11) 乗務員については15～20分前の早め出勤が実施され、サービス労働の温床となっている。「乗務員の申告により早め出勤を受付けている。」と言うが、早め出勤後については、徐行・変更事項等の多少により不足する準備時間の変動に対応する為であり、乗務員自身のサービス労働によって安定輸送が確保されているのが実態である。よって、出勤時15分の準備報告時間を増とすること。

【回答】そのような考えはない。

(12) 終了点呼時間に終了できない事象が多く発生している。点呼待ちを見越したA表を準備している職場もある。終了点呼前の準備報告時間が不足していると考え。よって、現行より5分加算すること。

【回答】現行の通りとする。

(13) 折り返し時間10分、順方向乗り継ぎ5分を確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

(14) ワンマン列車の自車駅での折り返しや折り返し回送列車となる場合は、ドアの設定や車内点検等の作業が発生する。折り返し時間10分以上を確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

(15) 運転士・車掌の基本動作を確実に行うと各駅の停車時分は30秒では足りない。45秒以上

確保すること。停車時分を45秒以上確保することは運転士・車掌にとって必要最小限の時間である。

【回答】必要な時間は確保している。

(16)ワンマン列車ドア確認(全車・自車)の基本動作変更により当初より全車・自車の間違いが危惧されていたし、事実発生している。お客様に直接影響があり、怪我の恐れもある。解決策として、ワンマン列車については全ての駅で全車扱いとすること。

【回答】そのような考えはない。

(17)専任社員の安心して働ける職場環境を整え、65歳定年を見据えた乗務員の労働環境作りをするため「高齢者交番」は欠かせない。高齢者向け行路を設定すること。

【回答】そのような考えはない。

(18)ダイヤ改正に当っては、SH行路についても早急に明らかにし、実施以前に議論できる環境とすること。

【回答】現行の通りとする。

(19)豊橋駅と米原駅での接続列車の間合いは5分以上確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

(20)乗務に必要な規程類の訂正は勤務時間に訂正させる事。加えて、変更内容について訓練で説明し周知すること。

【回答】労働時間内で実施していただいている。乗務員勤務においては決められた作業が終わると所定労働時間内におけるあまり時間が発生する。規程類の訂正作業は、勤務ごとのこれらの時間の積み重ねの中で十分に実施することが可能である。必要に応じて訓練や掲示で周知している。

(21)東海道線金山駅については、可動柵設置に伴い、停車時分を1分以上とすること。加えて、緊急対応するためホームに駅員を常時配置すること。

【回答】そのような考えはない。

(22)ICカード対応多発列車については車掌乗務列車とすること。

【回答】現行の通りとする。

(23)乗泊の寝具(布団カバー・シーツ等)交換時間を5分以上労働時間に換算すること。

【回答】シーツ類の交換は業務時間外で使用する休養室の利用に関する取り扱いであり、当該行為を労働時間とする考えはない。

(24) 車掌用端末のバッテリーの充電器を各乗り継ぎ詰め所に設置すること。

【回答】そのような考えはない。

〈主なやりとり〉

組合：現行の車掌用端末では能力的に無理があるためこの様な要求になる。新たな端末を導入すべきだ。

会社：意見として聞いておく。

(25) 労働外時間が僅少の場合、乗務終了後、詰所に戻ったら直ぐに出場報告の時間となる。労働外時間が10分未満でへの出場報告は止めること。

【回答】そのような考えはない。

(26) 泊～日泊～のいわゆる5勤は、疲労の蓄積が著しい。5勤は勤務指定しないこと。その実現のため日勤行路は、翌日に公特を指定できる時刻に終了すること。

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合：日勤、泊まりと続くと疲労が回復できない。安全上の問題がある。乗務の負担を全て乗務員に押しつけている。他職種と比べて明らかに負担が多い。要求を真摯に考えるべきだ。

会社：そのような考えはない。

(27) 特休付与のため引き抜き行路を設ける形となっているが、休日出勤の温床となっている。所定交番通りで特休が完全付与される交番とすること。

【回答】現行の通りとする。

(28) 中央線において着線変更の取扱いが着発線変更は場内信号機の現示に従うに変更された。

1. 過去においては通告が必要な重要な事象だった理由を説明すること。

【回答】無通告で着発線変更を行うと分岐器の制限速度を大幅に超過して侵入する可能性があったため。

2. 通告をしなくても良くなった理由を説明すること。

【回答】8両固定編成化がされたこと。及びATS-PTの配備により保安上問題がないことが確認されたため。

3. 他線区にもこの取扱いが導入されるのか明らかにすること。

【回答】適宜検討を行っていく。

〈主なやりとり〉

組合:乗務員にとって通告は非常に重要な安全の要件と言われてきた。着発線変更も過去の大きな失敗から通告事項になってきたと考える。その失敗事例を照査せず、この方が早いとか特に問題は生じないとかで変更される事象が多い。高山線では運転停車駅での車掌の出発合図がいらなくなるなど線区ごとの特別ルールが多く作られている。手続きの省略や最近の事象だけでルールを変更していくことは、いつか大きな失敗につながる。過去から学ぶ姿勢を大切にすべきだ。今回の回答は何かあったときには大きな問題になるだろう。安全は積み重ねであることを実践から学ぶことが重要であると考え。

## 2. 各区所別要求

### 【神領運輸区】

1. 今回のダイヤ改正でBCPダイヤが組み込まれた。初めてのBCPダイヤであり問題が多い。問題点に対し真摯に議論し安心・安全な行路の作成に努めること。

【回答】適宜適切に対応していく。

2. 神領運輸区B運用のBCP行路はB62、B71、B78行路であるが、3行路とも睡眠時間が4時間ほどであり、明けでは朝早くから乗務が始まり、明けは12時頃になる。明けではほとんど休憩なしで乗務の行路であり、安全上も健康上も問題である。大きな事故が起きる前に改善すること。

【回答】現行の通りとする。

3. B62(13:02~11:55)B71(11:39~12:16)B78(11:20~11:38)睡眠時間が非常に少ない中で明けが遅い出勤時間を早めてもいいので明けを早くすること。

【回答】現行の通りとする。

4. B62は15:44、B71は15:41、B78は15:29の労働時間であり、多くの社員がひどい行路だと言っている。A運用を改善し労働時間を縮めること。

【回答】現行の通りとする。

5. 3行路の超過勤務を合計すると4:54になる。中津川運輸区の14行路と合わせて新たな日勤行路を作ることにより泊で労働時間を14時間に近づけること。

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合:BCP行路は非常にづらい行路である。要求にあるように、連続乗務、睡眠時間が短い、朝早く起きて昼過ぎ前の乗務になるなど安全上も問題がある行路だ。

会社:意見は聞く。BCP行路はなくなるらない。

組合:実際にダイヤ改から今日までにBCP行路を引き抜き運用したことはあるのか。

会社:手元に資料はないが、全てのBCP行路を引き抜いたことはないと思う。しかし、異常

時などで部分的にBCPを運休にする運用は行った。

組合: 中央線の詰所では毎日BCP行路は大変だと話されている。それほど問題が大きいということだ。東海道線BCP行路ではあまり問題になっていないと聞く。行路の組み方で改善できると考える。BCP行路以外の行路に負担がかかってもBCP行路を増やし現行行路の負担軽減をすべきだ。

会社: 意見は聞く。

6. B83行路回779M神領発中津川行き(23:16発23:57着)を早く発車させることで睡眠時間を確保すること。

【回答】現行の通りとする。

7. 行路事の労働時間、乗組事の仕事量に差がありすぎる。2組のB72行路とB77行路はSHになると非常に労働時間が増える。2組はBCP行路が2行路あり非常にづらい組であるのでB72とB77行路は他の組と交換すること。

【回答】現行の通りとする。

(職場環境改善要求)

1. 名古屋駅7・8番ホーム詰所では午後には非常に人が多い。休憩が取れないので詰所を拡張すること。

【回答】そのような考えはない。

〈主なやりとり〉

組合: 16時台などは座れない人が出るほど混雑している。十分な休憩が取れる状況ではない。

これでは何のための休憩時間か分からない。中津川運輸区や神領駅詰所などで休憩を取れるように乗務員を分散させることだ。

会社: 意見は聞いておく。

2. 神領～高蔵寺間第1閉そく信号機に中継信号機を付けること。

【回答】そのような考えはない。

3. 以下の中継信号機は中継喚呼表位置で本体の信号機が確認できるので経費節減効果も含め中継信号機を撤去すること。

千種～大曾根間 第2閉そく中継信号機

高蔵寺～定光寺 第10閉そく中継信号機

大桑～須原間 場内信号機第2中継信号機

【回答】そのような考えはない。

4. 神領駅上りホームは元来多客に対応できるホームではなかったが、中部大学、守山高校と学生が神領駅を利用するようになり、非常に混雑している。いつ事故が起きるか分からない状況

である。早急な対応とホームドア設置の優先順位をあげること。

【回答】そのような考えはない。

〈主なやりとり〉

組合：中央線において汽笛を吹くことが非常に多い駅が、神領の上りホームである。学生の利用が多いため毎年利用者が変わるために危険行為がなくなる。改善すること。

会社：話は聞いた。

5. 汚物対応のCMC社員を配置すること。

【回答】そのような考えはない。

〈主なやりとり〉

組合：年間を通して嘔吐物が多い時期は決まっている。その時期だけCMC社員を配置することはできないのか。

会社：なかなか難しい話である。

### 【中津川運輸区】

\* 基本的要求・・・現行の3組(名古屋～中津川間のみでワンマン列車、特急列車の非乗務行路)を廃止し、1組、2組に振り分け、各組ワンマン列車、特急列車を平準化すること。

【回答】現行の通りとする。

#### 1組

1. B14・・・夕食時間がない ①17:38～17:56(労外0:18)

②20:02～20:17(労外0:15)

・・・勤務終了時間を早めること(回749M以降をB33の回751M以降と持ち替えるなど)

【回答】現行の通りとする。

#### 2組

1. B21行路 昼食時間がないため、2720M～2721M(労外0:37)とすること。

【回答】現行の通りとする。

2. B28行路 1832M～1839M(14:48～20:15)まで労外が無いので列車を持ち替えること。

【回答】現行の通りとする。

#### 3組

1. B31行路 夕食時間がない 2735M～2752M(労外0:09)

【回答】必要な時間は確保している。

2. B33行路 夕食時間がない 2746M～1605M(労外0:10)

【回答】必要な時間は確保している。

3. B34行路 昼食時間がない 2724M～2723M(労外0:16)

【回答】必要な時間は確保している。

〈主なやりとり〉

組合:ダイ改以降食事が取れない行路が増えた。乗務する列車がほぼ変わらないにもかかわらず食事時間帯に連続乗務となっている。3組の問題で他の組にしわ寄せがきている。柔軟に行路が作れるように現行の3組を解体すべきだ。

会社:現行の通りとする。

### 【美濃太田運輸区】

#### 【運転士】

1. 今改正において、ワンマン列車が増加した事により、運転士への負担が増大した。その影響で運輸区内の事故件数が増加しており、危険な状況である。今改正においてワンマン化された列車は、ツーマン列車に戻すこと。特に通勤時間帯のワンマン列車は危険と負担の度合いが大きいため、早急にツーマン列車に戻すこと。

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合:ワンマンにした列車に車掌が特別改札乗務をしている。この車掌を2マンに戻し負担軽減をすべきだ。

会社:そのような考えはない。

組合:ワンマンが増え危険度が増している。安全性を一番に考えるべきだ。

2. DC1組54行路においては、労働時間が15時間を超え、昼食休憩の時間も短く、ワンマン列車の乗務も多数あり負担の度合いが高い。早急に負担が軽減される内容にすること。

【回答】現行の通りとする。

3. 今改正において、食事休憩となる労外時間が45分を下回る行路が急増した。すべて余裕を持って食事できる時間にすること。特に、DC3組76行路においては夕食の労外時間が20分または22分とかなり短いため、改善すること。

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合:乗務員を機械扱いしている。人権蔑視である。乗務員を人間として扱え。

会社:一定のルールのもとで作成している。できる限り改善していく。

組合:安全より効率化が先になっているのではないか。

会社:安全を蔑ろにして効率化はしていない。



4. 改札担当の車掌が乗務しているワンマン列車は、ツーマン列車に変更すること。

【回答】現行の通りとする。

5. 冬季の連結器カバーの取扱いは、従来通り駅係員が行うこと。

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合: 現行で変更できないことは分かっている。時期ダイ改から駅員に戻せないか。

会社: カバーの取扱いは今は変更しない。今後は分からない。

6. ワンマン運転は運転士に多大な負担を強いる事になる。一方的にワンマン化を押し付けず、組合と議論を尽くすこと。

【回答】協約に則り適切に対応している。

### 【車掌】

1. 特急ひだ号、遅れ発生の原因となっている駅停車時分を増やすこと。列車のよっては30秒停車有り。

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合: 外国のお客様が増え、大きな荷物を持って乗降する。慣れていないために入出口付近で立ち止まったり、降り乗りが逆になってしまうことなどで、乗降するのに非常に時間を要している。

会社: 接続があり、これを勘案すると容易に停車時分を伸ばせない。

組合: 特急の運転時分は、導入時の目的地に早く到達できるという考えで作られたものが続いている。インバウンドなど時代について行くことは大切なことである。改善すること。

2. 車内点検時間が僅少すぎる。労災原因となる。見直すこと。

・1034D 車内点検17:05～17:10 回1034Dの発車 17:11(土休日)

・32D 車内点検16:09～16:12

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合: 3分では車内点検はできない。

会社: できると考えている。

組合: 事実、慌てた車内点検で労災が発生している。ゆとりある作業時分を付けること。

3. 太多線 姫駅、停止定位で出発信号機進行現示に時間を要し発車が遅れる改善すること。

【回答】そのような考えはない。

〈主なやりとり〉

組合: 現実に無理な時間設定である。停車時分を超えてしまう。

会社: システム上かかる時間は簡単には短くすることはできない。

組合: 以前、中央線恵那駅では30秒停車が、45秒停車に変更された事実もある。停車時分の変更を考えるべきだ。

### 【伊勢運輸区】

1. 今ダイヤ改正で紀勢線・参宮線2両編成普通列車は全てワンマン列車となった。全車・自車の取扱いが列車によりまちまちとなり運転士の負担が増大している。また、お客様も困惑している。全て全車扱いとすること。

【回答】そのような考えはない。

〈主なやりとり〉

組合: なぜできないのか。

会社: お客様の状況を鑑みて決めている。

組合: 通勤・通学時間帯に自車扱い駅が全車扱いとされた。全車扱いすると整理券が発行されずお客様は困惑している。サービス低下であるので全て全車扱いとすべきだ。

2. B22・B42行路 明け行路が長い。改善すること。

【回答】現行の通りとする。

3. B43行路 337C新宮着看視は休養時間確保のため削除すること。

【回答】現行の通りとする。

4. 動物との衝撃回避のため運転時分の見直しを行うこと。

・B25行路 323C紀伊長島～尾鷲間

・B24行路 335C多気～尾鷲間

【回答】現行の通りとする。

〈主なやりとり〉

組合: 行き違い駅が変更になったことにより、無理な運転が強いられている。そのためシカと衝撃する事象もあると考える。元の駅に戻すこと。

会社: そのような考えはない。

5. 無人駅での精算対応で日常的に列車が遅延している。高茶屋駅・二見浦駅・鳥羽駅を有人駅とすること。

【回答】要員の配置についてはお客様のご利用動向を踏まえて適切な体制としている。

以 上

