

2026年3月ダイヤ改正に対する 行路・設備環境等改善要求について議論

1月26日、名古屋地本は申第4号で提出した「2026年3月ダイヤ改正に対する申し入れ」について回答を受け議論を行いました。

冒頭、組合側から団体交渉を要求したが業務委員会として開催することに対し抗議し今後も団体交渉を求めていくことを確認し議論に入りました。多くの要求は改善されませんでした。一部区所では組合からの要求通りに修正を勝ち取りました。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。

1. 基本要件

(1) 2026年3月ダイヤ改正で4両編成ワンマン運転が施行されると説明された。ホーム上の安全確保について厳しく言われる中でのワンマン運転の拡大は、設備上改善が見られない以上、安全確保の観点から認められない。列車防護、避難誘導に於いても然りである。全てを運転士の責任に負わずワンマン運転はやめること。

【回答】そのような考えはない。

(2) 朝夕通勤時間帯のワンマン列車は安全上の懸念があるため、全て車掌乗務とすること。

【回答】そのような考えはない。

(3) ワンマン運転に必要な設備・制度上の改善を図ること。

①全線区TOICA使用が可能と言われているが何年に完備するのか明らかにすること。

【回答】先日(26/1/21)プレスしたものだが、2027年春にTOICA利用エリアを拡大する。今後も各線区のご利用実態等も勘案し、ICさーびすの拡充や新たな技術も活用することにより、便利で効率的なサービスを幅広く検討している。具体的な内容は決まり次第公表する。

《主なやりとり》

組合：少しずつではあるが要求が前進した。他会社線との関係もあるので詳細は分からないが問題があれば申し入れしていく。

会社: 了解した。

②ホーム上の安全確保策を充実すること。

【回答】適切に対応している。

③起動開始後のホーム上の安全確保についての考えを明らかにすること。

【回答】省令に則り適宜適切に対応している。

《主なやりとり》

組合: 名古屋駅のホーム主任がこの24日から居なくなった。まだ、週末で通勤客が少ないので混乱はないが今日から朝夕の時間帯が危惧される。確りと対応されたい。

会社: 社員や警備員を配置している。

組合: 315系ワンマン運転の習熟運転が行われているが旅客接近等の問題は発生しないのか。

会社: 問題ない。旅客接近があった場合、AIカメラが判断しブレーキ4N以上の場合は「接近・接近」と4N以下の場合は「止まれ・止まれ」と音声で知らせる。

組合: 駅進入時はどうなのか。

会社: 進入時はカメラ動作はない。回送列車・2両ワンマン列車と同じ考えである。

④ワンマン列車ドア扱いは全て全車扱いとすること。

【回答】そのような考えはない。

⑤3両編成以上ワンマン運転導入に向けTASC(定位置停止制御)が整備されると聞いていたが進捗状況を明らかにすること。

【回答】名古屋駅7番線8番線においては既に整備済みである。なお、4両ワンマン運転開始に伴いTASCを整備することは考えていない。

《主なやりとり》

組合: 業務改革が発表された時のパンフレットで運転士の負担軽減のため3両編成以上のワンマン運転線区にTASCが整備されるとされていたと認識する。

会社: ホーム柵がありドア開扉部分が狭い名古屋駅中央線7・8番線のみである。会社は4両ワンマン運転に伴いTASC整備とは考えていない。確認はする。

組合: 停止位置を誤り手前にとまった場合、ホームが無いドアは開扉するのか。

会社: 快速みえが2両運転なので全てではないが停止位置目標を変更していく。

組合: ワンマン運転が拡大されたが異常時、火災・地震訓練はツーマン列車対応ばかりである。ワンマン列車対応のマニュアル整備を進めなければならない。

会社: 検討課題である。

(4) 今回ダイヤ改正で多くの車掌職社員が異動となる。異動先は本人の希望を尊重すること。

【回答】通常の人事異動と同様、本人の適性や能力、習熟度、希望等を総合的に勘案してきめ

細かく運用していく。

《主なやりとり》

組合:会社は丁寧な面談をしていくとし現場では4回の面談がされている。聞くところによると毎回、同じようなことで期日が迫っているのに進捗した話が無いと不満と心配が蔓延している。

会社:お話できることはしている。個別具体的な話はできない。貴重な意見として伺っておく。

組合:出向はあるのか。

会社:この場で伝えられない。

(5)拘束時間について

行路の拘束時間が長すぎる。拘束時間を泊行路24時間、日勤行路10時間以内とすること。

【回答】乗務員の拘束時間は列車ダイヤによる制約も大きく食事時間や休養時間の確保との関連もあることから拘束時間の制限を設けることは考えていない。

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

【回答】現行のとおりとする。

(7)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】現行のとおりとする。

(8)前泊は無償で拘束をするものであり、在宅時間としての各家庭での生活を奪い問題である。前泊行路は廃止し当日出勤できる時刻とすること。

【回答】現行のとおりとする。

(9)行路途中で数時間もの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。

(10)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】現行のとおりとする。

(11)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。

(12)食事時間は、労外として1時間以上確保すること。

【回答】現行のとおりとする。

(13) 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とすること。

【回答】現行のとおりとする。

(14) 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。

(15) 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変動する準備時間不足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、出勤した時点で勤務時間とすること。

【回答】そのような考えはない。

(16) 現行準備時間が設定されてから以降、CASTの設定、アルコール検査、車携機導入など出勤時の実施項目が追加されているが準備時間の変更は無い。点呼が重なるなど走って出場する場面もある。そもそも準備時間が不足しているので、準備時間を15分加算し適正な時間を確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

(17) 終了点呼時間を過ぎる事が多く発生している。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10分加算すること。

【回答】現行のとおりとする。

(18) 折り返し時間10分、順方向乗り継ぎ5分を確保すること。ワンマン列車については特に配慮すること。

【回答】必要な時間は確保している。

(19) 運転士・車掌の基本動作を確実に行うと列車の停車時分は15秒では足りない。停車時分を45秒以上確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

(20) ドア「閉」時機の変更がされた。試行期間とされているが、今後どのようにするのか。見解を明らかにすること。

【回答】規定改正をもって本施工ととする予定である。

《主なやりとり》

組合: 施行は何時からなのか。

会社: 期日は言えないが、そう遠くではない。国交省に規定を届け出なければならない。

(21) 専任社員の安心して働ける職場環境を整え、今後の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。

(22) SH行路についても早急に明らかにすること。

【回答】現行のとおりとする。

(23) 米原駅での接続列車の間合いは5分以上確保する事。

【回答】必要な時間は確保している。

(24) 乗務に必要な規定の訂正は勤務時間に訂正させ訓練で説明し周知すること。

【回答】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における余り時間が発生するが規程類の訂正作業は勤務毎のこれらの積み重ねの中で十分に実施することが可能である。乗務員の取扱いに変更が生じる内容については訓練周知を実施している。

(25) 東海道線金山駅など、今後増加する可動柵設置駅については、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。

(26) ワンマン列車は全て全車扱とすること。

【回答】そのような考えはない。

(27) 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】そのような考えはない。

(28) 乗泊の寝具(布団カバー・シーツ等)交換は業者に依頼すること。

【回答】そのような考えはない。

(29) 運転士による車内清掃作業は止めること。

【回答】そのような考えはない。

(30) 訓練時間が3～4回設定され時間が重複している。LMS訓練導入からなのか明らかにすること。

【回答】LMS訓練導入によるものである。LMS訓練が先となる訓練時間帯と後となる時間帯を設定

しており、対面部分は合同で実施をする計画であるため時間が重複している。

2. 各区所別要求

【中津川運輸区】

共通

1. 現行3組交番あるのを2組に統一すること。

【回答】提案のとおりとする。

2. 現行、清掃作業及び入換え作業を区別していたものを「車内点検車内清掃入換」及び「車内点検入換車内清掃」としたのはどのような理由なのか。

【回答】各運輸区における指定が統一でなかったため、今回統一し標準化した。

1組

・B12行路 夕食時間を30分以上確保する事。

回1026Mを神B82行路の便173Mと持ち替えること。

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合:何故、中津川運輸区乗務となったのか。神領運輸区が担当で良いではないか。

会社:春日井入区がこの列車のみである。変更できない。

組合:申し入れには記載無いが、B11行路 名古屋場面で141M出区は中津川運輸区で初めての近鉄便乗である。時間も僅少で遅れた場合どうなるのか。

会社:提案のとおりです。

B13行路 1844M車内清掃作業は止める事。

【回答】提案のとおりとする。

・B17行路 1864M及び回874M着後の車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

2組

・B22行路 1832M乗務～1839M乗務終了まで労外が無い為、疲労が大きい見直すこと。

1842M車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

・B26行路 1860M到着後及び1862M入換後の車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

3組

・B32行路 出勤時間が早い為、乗り出し列車2714Mを変更すること。

【回答】提案のとおりとする。

・B34行路 1830M入換後の車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

【美濃太田運輸区・運転士】

1. 下記行路の訓練指定は待ち時間が長時間となるため、指定をやめること。

B54・56・64・66・67・77

【回答】提案のとおりとする。

2. B73行路の夕食時間は27分と短いため、改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

3. B74行路の昼食時間は28分と短いため、改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

4. B75行路は泊行路に挟まれる行路で業務負担軽減のため、746C・733C部分を高山B64行路744C・1727Cと交換し、終了時刻を早めること。

【回答】修正する方向で検討する。

《主なやりとり》

組合:どのように修正するのか。

会社:要求のとおりです。

5. 750Cは多客のため「全車」扱い列車とすること。

【回答】そのような考えはない。

6. 美濃太田車両区での出区点検時間を5分付加すること。

【回答】そのような考えはない。

【美濃太田運輸区・車掌】

1. 下記の行路は車内点検の時間が短い。改善すること。

C7 1034D 4分

C8 32D 3分

【回答】必要な時間は確保している。

2. 車内点検から労外時間が短いので遺失物を駅に届けるのが困難。ファインド取扱いをしないと駅係員が受け取らない。訓練では時間が無い時又は車内で撮影出来ない時はそのまま駅員に引き継ぐとなっている。駅に周知徹底すること。また、名古屋は改札口にて遺失物の受け取りを受け付けること。

【回答】原則として乗務員側が仮登録まで実施することとなっているが、どうしても時間のいとまが無い場合は未登録の状態と引き継ぐこととなる。仮登録のいとまがない場合の取扱い方は各箇所にて指導している。なお、名古屋駅については他の駅と異なり忘れ物承り所があるため8:30～17:00の間は忘れ物承り所へ直接持ち込み19:00～翌8:30の間は別途設置した遺失物回収BOXに収納する運用としている。

《主なやりとり》

組合: 時間のいとまが無い場合は未登録で良いということだな。

会社: 乗務員が仮登録までするのが基本です。してください。

組合: 受け取り拒否をする駅係員がいなくなるように指導すること。

会社: 指導している。

3. 特急列車の尾張一宮駅は全て通過とすること。

【回答】そのような考えはない。

4. 特急列車の停車時間は全て30秒以上とし客扱い時間の余裕を持たせること。

【回答】現行のとおりとする。

5. 車掌用CASTの時刻表について。終着駅までの時刻が表示されない。案内に支障をきたしているために終着駅まで時刻を表示するように改修すること。また、紙の時刻表で表示されていた編成の図があったが車掌用CASTでは表示が無い。これについても改修し表示すること。

【回答】現行のとおりとする。

《主なやりとり》

組合: 編成図が無いとトイレの案内等もできない。

会社: 運転士と連携して貰いたい。

組合: 新車携機が導入されたが安価と思われ発券に支障が発生している。改善すること。

【伊勢運輸区・運転士】

1. B22・B42 明け行路が長い。この間、要求し続けているが全く改善されない。改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

2. B11 938CとB32 934Cを持ち替えB11行路の食事時間を確保すること。

【回答】修正する方向で検討する。

《主なやりとり》

組合：修正の内容はどうなるのか。

会社：要求のとおりです。この方が良いと判断した。

3. B16行路夕食時間が短い改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

4. B23 2921D伊勢市到着時間を早め接続列車945C鳥羽駅折り返し時間に余裕を持たせるこ

【回答】提案のとおりとする。

と。

5. 下記の列車は運転時分(客扱い含め)に余裕がない。見直すこと。

①323C 紀伊長島～尾鷲 322D相賀行き違いに変更

②335C 多気～尾鷲 3008D相賀行き違いに変更

③337C 多気～梅ヶ谷

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合：行き違い箇所を変更すれば問題ない。通学生多客で遅延している。

会社：列車体系等全体を見て最善と考えている。

組合：要求した区間以降は時間に余裕がある。以前はできていた。

6. 紀伊長島～新宮間は殆ど津波浸水区域で危険な地域であることは会社も認識しているはずである。ワンマン列車で運転士のみに対応させることは限界がある。人命尊重の観点からも車掌乗務とすること。

【回答】提案のとおりとする。

7. 8330C・8333Cは臨行路にすること。

【回答】適宜適切に対応している。

8. 観光地では旅客が増えている。正常ダイヤ確保のため以下の駅に要員を配置すること。

紀勢線 一身田駅・高茶屋駅

参宮線 二見浦駅・鳥羽駅

【回答】そのような考えはない。

【伊勢運輸区・車掌】

1. 日勤行路が3行路ある。いずれも出勤時間が早く前泊を余儀なくされる。行路を見直し泊り行

路を作成すること。

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合：現場では不満と悲鳴だ。

会社：前泊は会社として解消方向で行路作成しており全体としては減少している。

組合：伊勢運輸区車掌は前泊行路が3倍になった。朝時間帯に列車増となったわけでもない。

在宅休養確保の観点から改めて見直しされたい。

会社：亀山運輸区車掌配置解消による統廃合でこのようになった。

組合：毎回5勤で毎回前泊を1年間しなければならぬ。他労組からも要求出ているだろ。

会社：他労組の話はしない。

2. 交番順序で3連休が設定されている。休日出勤させることを見込んだものである。3連休をやめ1休を解消すること。

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合：3連休は休日出勤させやすいと考える。土休日に8951Dが運転される。この列車に乗務するためには伊勢運輸区では朝4時台の出勤となる。 ¥7番で3連休にあたっている車掌を充当される恐れがある。

会社：3連休は良いと考えている。休日出勤させる目的では無い。8951Dの意見は伺っておく。

以 上