

# 地本業務ニュース

## JR 東海労・静岡地方本部

NO. 14 2018年7月10日

発行者：JR 東海労静岡地方本部 植松昌彦

### 「ダイヤ改正実施後の申し入れ」について業務委員会開催 折返し時間や運転時分等の改善を求める！ 明け拘束時間約7時間行路の改善を！ 労働強化となるキャスト導入反対！

6月28日地本は、3月17日実施されたダイヤ改正実施後の申し入れについて業務委員会を開催しました。地本は、実際に乗務することで改めて多くの問題点が明らかになった。いくら交番作成実施基準に則り作成されていても、乗務員の疲労度は考慮されていない。各運輸区の乗務員は要員不足でリフレッシュや休養のための年休も取れず頑張っている。安全・安定輸送を確保するためにキャストの使用は反対であると主張してきました。以下、回答と主な議論です。

#### <回答>

#### 1. 沼津運輸区

①構内運転士の泊勤務（A及びB番）で、作業間合の休憩時間を見直し、睡眠時間を現行より30分確保すること。

[回答] そのような考えはない。必要な休養時間は確保している。

②下りの富士岡、岩波、裾野等の駅は、列車行き違いがある場合、停車してから45～50秒後に出発信号機に進行現示が出るが、停車時分は45秒である。停車時分を45秒にした理由を明らかにすること。

[回答] 必要な時間は確保している。

③上り列車で、早発事故防止のため、東山北駅の2分の停車をやめること。

〔回答〕 山北高校の下校時間に合わせて高校生のご利用しやすい停車時分としている。

④島田駅まで行く行路を各組に設けること。

〔回答〕 そのような考えはない。

⑤156 行路 回 2520Mの御殿場駅場面で、出区点検後のエンド交換の時間は何分設定してあるのか明らかにすること。

〔回答〕 必要な時間は確保している。

⑥順方向乗り継ぎ時分は、タブレット設置時間を考慮して2分30秒とすること。

〔回答〕 決められた運転時分は確保されているが、実態を調査し今後検討する。

⑦国府津～御殿場間の下りワンマン列車は全てツーマンとすること。

〔回答〕 車両運用は全体のバランスを見て決めており、現状のままとする。

⑧御殿場駅における「ふじさん」号の出区点検は、所定出区点検ではなくパン上昇車両の出区点検にすること。

〔回答〕 パン上昇のままの出区点検である。

## 2. 静岡運輸区

①11 行路 1457M沼津到着まで休憩時間が少ないため見直しをすること。

〔回答〕 そのような考えはない。

②12 行路 日勤行路であるが乗務距離が長すぎるため改善すること。

〔回答〕 そのような考えはない。

③23 行路 睡眠時間が短い上に明けでの拘束時間が7時間近くあり改善すること。

〔回答〕 そのような考えはない。

④33 行路 睡眠時間が短い上に明けでの拘束時間が7時間近くあり改善すること。

〔回答〕 そのような考えはない。

⑤36 行路 455M夕通勤帯での3両編成で運転時分も早いので編成両数を増やし、運転時分を延ばすこと。

[回答] 車両運用は全体のバランスを見て決めており、現状のままとする。なお、運転時分を延ばすと島田での折返し時分が僅少となる。

⑥36 行路 467M静岡発後ホームライナーの閉塞を受けかつ運転時分が早いため見直すこと。

[回答] 決められた運転時分は確保されているが、実態を調査し今後検討する。

⑦37 行路 453M静岡で増結し6両となるが熱海～静岡間も6両運転とすること。

[回答] 車両運用は全体のバランスを見て決めており、現状のままとする。

⑧38 行路 睡眠時間が旧ダイヤよりさらに短くなり、明けが6時間13分と長いため改善すること。

[回答] そのような考えはない。

### 3. 浜松運輸区

①101 行路 973M～3162F時間が短いので見直すこと。

[回答] そのような考えはない。

②105 行路 回 723M 島田駅 据え付け車両の乗継から発車までの時間が短いため見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

③106 行路 436M沼津駅前併合から発車までの時間が短いため見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

④106 行路 838M～849M 据え付けから発車までの時間が短いため見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

⑤116 行路 139M～444M乗務時間が長すぎるため改善すること。

[回答] そのような考えはない。

⑥119 行路 2707F 後併合から発車までの時間が短く、時間に追われた作業であり見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

⑦121 行路 4383M～977M の継走、時間が短いため見直すこと。

[回答] そのような考えはない。

⑧121 行路 977M 入れ換え後から 3166M までの時間が短く、時間に追われる作業のためで改善すること。

[回答] 必要な時間は確保している。

⑨124 行路 2707M 入れ換え後併合から発車までの時間が短く、時間に追われた作業であり見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

⑩124 行路 770M～783M 興津着折り返し(6 両 5 分)時間が短いため見直すこと。

[回答] 必要な折返し時間は確保している。

⑪128 行路 便 846M～479M の時間が短いため見直すこと。

[回答] そのような考えはない。

⑫128 行路 回 5723M 据え付けから発車までの時間が短いため見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

⑬129 行路 回 220M 沼津駅据え付けから発車までの時間が短いため見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

⑭129 行路 回 220M 三島駅着折り返し(6 両 6 分)発車までの時間が短いため見直すこと。

[回答] 必要な時間は確保している。

#### 4. キャストの取り扱いについて

①徐行区間に入る停車駅で徐行に関する項目をタップするが、基本は手帳で確認しており、キャストにおいても各項目をタップするのは時間が掛かるため確認ボタンのみのタップとするよう改善すること。

[回答] そのような考えはない。事故防止の観点から乗務手帳で確認した上でより確実に内容を確認するため、キャストにおいても同様に内容を確認しながら各項目にタッチされたい。

②徐行区間を通過後、画面から徐行情報が消えるように改善すること。

[回答] そのような考えはない。

## <主な議論>

### **実際の時間とちがう停車時分の改善をすること！**

組合：下りの富士岡、岩波、裾野等の駅は、列車行き違いがある場合、停車してから 45～50 秒後に

出発信号機に進行現示が出るが、停車時分は 45 秒である。停車時分を延ばすべきだ。

会社：条件によって 45 秒を超えることがある。起動条件が整うまでいつも 45 秒を超えることはな

い。連動の関係もある。

組合：行き違い列車の影響か。連動の関係で 45 秒以上かかってしまうのか。

会社：連動は、45 秒で変わる設計はしてある。遅れはそのまま運転していくことになる。

組合：いつも 45 秒を超えることがなくても、出発信号機に進行を指示する信号が現示されないなら

ば、余分に停車時間を取るべきだ。

### **遅延対策と快適なサービスのために車両の増結を！**

組合：36 行路 455M 夕通勤帯での 3 両編成で運転時分も早いので遅れが発生する。車両が足りな

いからいから込み合っって遅れが発生するのではないか。

会社：ダイヤ改正で許容範囲であると考えて決定した。

組合：3 両沼津出区である。混むのは当然である。

会社：トータルの運用で見ている。

組合：453M も 455M も通勤時間帯である。お客様に快適な利用をしていただくことが大切ではない

のか。

会社：ダイヤ改正は、最適・快適なダイヤを作成している。

組合：車両を増やす計画はないのか。

会社：現段階ではない。

組合：今後増配すること。211 系のトイレ設置計画はないのか。

会社：トイレの設置計画は聞いていない。

組合：長距離の列車にお客様が乗るトイレがないと困る。東海鉄事からのトイレのある 211 系をま

わすなど予定はないのか。

会社：今のところはない。

## 安全のために明け拘束 7 時間行路の改善を！

組合：明行路で起きてから 7 時間の行路はきつい。夜寝る時間が早いと寝つきも悪い。3 時頃に起きてその後 7 時間働く仕事は疲労がたまる。

会社：行路によって差異は出るところがある。極力良い行路を作るようにしている。

組合：乗務員は、なりたくてなった人ばかりではない。駅から車掌、運転士となっていく。決まった時間に寝たい人もいる。モチベーションが、国鉄採用と平成採用の人とは違う。30 歳なかばで駅に出る。腰掛と考える人もいる。このコースを考えるとときに来ている。

会社：乗務員の指導はきちんとやっていく。

組合：折り返し時間は、3 両 5 分でやっているところを 6 両 5 分で折り返すのは大変なことである。定時に到着することも少ない。

会社：平均的な技量があればできるはずである。

組合：走れということか。

会社：走れとはいっていない。

組合：速足で移動をしろということか。

会社：できる作業である。

組合：3 両が 6 両になれば 60m 移動に時間がかかる。浜松の 124 行路は、併合作業をして発車まで 5 分である。ちょっとしたことがあるとミスや労災につながる。

会社：会社はミスをしないよう、ケガをしないように会社も指導はしている。

組合：実際は、時刻表通りに到着しない。20 秒や 30 秒遅れる場合もある。急いで作業をしなければならぬ。改善すること。

## 運転中タブレット＝キャストの操作は不安全だ！

組合：タブレットは試使用か、本使用か。

会社：試使用である。

組合：一区間に徐行が4件あると画面から、終わった徐行区間は上部にスライドして消えるのか。

会社：そのようになっていないと思う。

組合：徐行箇所を過ぎた後は画面から自動的に消えるようにすること。運転中に目が離れる。危険である。

## 充電は車内で自動的にできるようにすること！

組合：長時間運転では、充電切れが心配だ。タブレットの充電は車内で自動的にできるようにすること。

会社：必要なものはやっていく。

組合：充電切れが心配で、休憩時間中も気にしている。キャストは車載にすること。

会社：そのような考えはない。

## 停車後タップをしなくても自動消去に！

組合：タブレットの試使用で停止位置不良は増加したのではないか。

会社：資料がないのでこの場では分からない。

組合：タップして前の駅で消さないと、次の駅では前の駅の停止すべき両数表が表示されてしまい間違ってしまうことがあるのではないか。不完全なものである。

会社：使用することでタブレット試用は、安全に資するものである。

組合：タップを忘れた場合、ミスを起こす原因となる。

会社：試使用の結果を見て、停止位置不良が減っているのならば有効な支援装置となる。

組合：思い込みで、便利であると頼りきってしまいミスを起こしてしまう。停車後画面から自動的に両数表が消えるようにすること。

会社：あくまでも支援装置であり、正しい操作をされたい。

組合：GPS機能も付いているのであるから、位置情報で両数表の消去はできるはずだ。

## 更衣時間は労働時間だ！

組合：更衣時間は堂々時間か。

会社：更衣時間は労働時間ではない。

組合：更衣時間が労働時間と認められれば、着替えに時間がかかる行路の見直しをすること。

## 年休は労働日に申し込むもの公正公平な勤務を！

組合：藤枝駅の勤務作成は、人により偏っている。不公平な勤務となっているのではないか。

会社：ダイヤ改正の議論ではない。

組合：年休を申し込むとすべて年休となる人と、すべて年休にならない人がいる。特定の人が、土曜、日曜休みの勤務となっている。

会社：個別の駅のことは分からない。年休が入ればいいのではないか。

組合：20日しか希望日を申し込めない。しかし、時季変更されると年休を使える日が多くなる。不公平である。

会社：年休は計画的に取っていただきたい。

組合：それでは、休日の発表をすべきだ。年休は労働日に申し込むものである。

会社：勤務は現場長の裁量権である。

組合：公平公正に作成すること。

以上