

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.9 2014年7月20日

発行者：JR 東海労静岡地方本部 山本繁明

ダイヤ改正後の 業務委員会開催！！

7月16日、地本は申し入れを行っていたダイヤ改正後の業務委員会を開催し、会社の回答を受け議論しました。内容は、以下のとおりです。

会社：今回は、各運輸区の申し入れを回答しその都度質問を受ける形で良いか？

組合：了解した。誠意ある回答を期待している。

会社：それでは申し入れの項目に沿って、沼津運輸区からの申し入れに対して回答をする。

1. 沼津運輸区

- ① 土・日・休日のワンマン列車（国府津～御殿場）は精算の旅客が多いため、全ての列車に特改車掌を乗務させること。

「回答」そのような考えはない。ワンマン・ツーマン列車の設定については、お客様のご利用状況を勘案して設定を行っている。今後、ご利用状況に応じて設定を行っていく。

- ② 以下の列車の折返し時間を十分に確保すること。

- ・154行路 2266M～261M
- ・163行路 2652M～2661G

- ・ 171 行路 798M～795M
- ・ 172 行路 778M～779M
149M～434M
445M～822M
- ・ 173 行路 773M～162M

「回答」そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

- ③ 島田駅まで乗務する行路（172・173 行路）が 3 組に集中しているため、他の行路に組み換えること

「回答」そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

- ④ 異常気象時には早めの対応を実施し、乗務員に過度な負担を負わせることのないよう対策をすること。

「回答」お客様が、途中駅で孤立状態とならないよう早めの運行計画を策定していく。又、お客様や社員への情報提供・駅構内、線間の除雪対応、関係個所の備品整備等の対策を講じていく。

会社：それでは、沼津運輸区の 4 項目の回答に対して質問があれば受けていく。

組合：関係個所に備品を置くと言うが、乗務員が除雪をやるという事か？

会社：基本的には乗務員に除雪させることは想定していない。しかし、「職責をこえて一致協力しなければならない」という観点から絶対無いとは言いきれない。基本的には、駅の係員及び関連会社の社員が使用するものである。対応時にその都度持つて行くのではなく、その場所に予め置いて環境整備をするという考えである。緊急の場合には、乗務員に作業を行って頂く事は有りうる。

組合：2月に雪害のため、身延線と御殿場線で長時間孤立状態となった列車があった。早めの運行計画を実施し、運転を見合わせていれば防げたのではないのか？

会社：結果としてそのような事態になったので、その反省を踏まえて
今回の回答をしている。

組合：現在の気象情報と予想は以前に比べて格段に正確なものとなっている。
まだ行けるとの考えではなく、早急に運転を取りやめるとの考えで今後の
対策をしてもらいたい！

会社：2月の雪害及び過去の反省を踏まえて、気象情報も参考にして今まで以
上に早めの運行計画を策定する。それについては、今後も努力していく
考えである。

組合：会社は想定外とよく言うが、早めの判断で打ち切れれば孤立状態などの最
悪の状況は避けられる。迅速な対応を求める！

会社：了解した。

組合：長時間のワンマン運転は、運転士に過度の負担がかかっている。そのた
め我々は、毎回のように申し入れを行っている。しかし回答は以前と全
く変わっていない。乗務員の負担については何も考えていないのか？

会社：努力はしている。

組合：③の回答だが、バランスが取れているとは到底思えない。173 行路は、
他の組の乗務員に差し替えられている。安全上問題があるので申し入れ
をしているのだが、その回答がこれではあまりにも情けない。納得のし
ようがない！

会社：変更がある事は承知しているが、回答としては変わるものではない。

組合：②の 172 行路 778M～779M これは興津駅場面の折り返しになるが、何分
あるか把握しているか？

会社：4分である。

組合：本当に十分な時間が確保されていると考えているのか？4分の内訳を明
らかにされたい。

会社：それは回答出来ない。

組合：いかなる理由で答えられないのか？それを答えてくれ！

会社：・・・・・・・・

組合：時間の問題は、いつも平行線である。時間の無駄だ！何故回答できな
いのだ！

会社：それについては、明らかにする考えはない。

組合：十分な時間は確保していると言うが、実際には焦って急いで
作業をせざるを得ないのが実態としてあるのだ！

会社：作業を実行する十分な時間は確保している。

2. 富士運輸区

- ① 63 行路の 4008M は明け行路で長時間の運転となるため、身延駅にて便乗の運転士と乗継とすること。

「回答」そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

- ② 64 行路はワンマン列車が多いため見直しをすること。また、明け行路で甲府駅～富士駅間をワンマンで運転し、更に富士駅～西富士宮駅のワンマンの運転は負担が大きいため見直しをすること。

「回答」そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

- ③ 65 行路の鰍沢口駅電留線に、3 両編成留置（手歯止め）の足場を設けること。

「回答」職場からの意見を踏まえ、現在手配中となっている。

- ④ 71 行路 3558M～3575M は行路途中に必要以上（約 3 時間）の休憩があるため見直しをすること。

「回答」そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

- ⑤ 72 行路 3623M は身延駅からの運転時分が各駅 30 秒停車のため、甲府駅に遅着する。また、中央線接続が 2 分と短いため見直しをすること。

「回答」必要な時分は確保している。乗換標準時分を確保している列車が遅延した際は、それぞれの指令下において調整を行い接続の確保に努めている。

- ⑥ 81 行路 3640G は多客のためツーマン列車にすること。

*ワンマン列車への車掌の便乗は、全てツーマン列車とすること。

「回答」 そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

⑦ 85 行路 3621M～回 3822M 入換まで 4 時間以上の乗務となるため、見直しをすること。

「回答」 そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

組合：ワンマン運転がツーマン運転より負担が大きい事は、承知しているか？

会社：承知している。

組合：3 時間の休憩があったり、4 時間以上の乗りっ放しがあるにも拘らず、相変わらずの回答か？

会社：・・・・・・・・

組合：鰯沢口駅電留線の「足場」は、いつ設置するのか？

会社：現在手配中である。

組合：安全上必要なものである。又、毎日の作業であるので、早急に手配すること！

会社：了解した。

組合：中央線の接続時間は、延ばす考えはあるのか？遅れの状況は把握しているのか？

会社：この 3 ヶ月の平均遅延は約 1 分で、19 回である。状況を加味して考えていく。

組合：最高で何分の遅れがあったのか？

会社：そこまでは把握していない。

3. 静岡運輸区

①35 行路の明け行路を見直すこと。

*ダイヤ改正前の 29 行路（現在 35 行路）の明け行路見直しについてはこれまでも申し入れを行い議論してきたが、今回さらに作業が追加されたのは何故なのか明らかにすること。

「回答」そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

②37 行路 455M 沼津駅併標停車後、前連結のためスイッチ整備（貫通扉「開」）を行うことになっているが到着時間と乗継時間が同じとなる理由を明らかにすること。

「回答」乗り継ぐ乗務員がいるからである。

③静岡駅上下線のホーム乗継詰所が 13 時から 15 時頃まで混雑するため静岡運輸区の乗務員は、これまで通り運輸区での休憩を認めること。

「回答」必要座席数は確保されているため、現状のままとする。尚、状況により当直に申告し許可を得れば、静岡運輸区で休憩する事も可能である。

組合：①だが、ダイヤ改正前より作業が増えている。その理由を説明する事！
この問題は、他の組合からも要求が出ていると思うがどうか？

会社：ここでは他組合の議論はしない。

組合：バランス・バランスと言うが、キツイ行路に更に作業を加える理由が理解できない！明確な回答を求める！

会社：回答のとおりである。

組合：乗継時間とスイッチ整備が同じなのは如何なる理由か？

会社：中身はここでは明らかにしない。

組合：必要な時間が削られていると言う理解でよいか？

会社：中身はここでは明らかにしない。

組合：③だが、必要座席数は確保されているのであれば申告の必要は無いではないか？

会社：・・・・・・

組合：必要座席数が確保されていないから、昨年急遽椅子とスリッパを持ち込んで応急措置的に対応したのではないのか！女性用のテーブルも数に入っているのか？

会社：男性は男性の席で確保できていると思う。こちらで把握している最大数は、見習いを含めず 9 名である。

組合：乗務員は、その場所で休憩と食事をする。会社が長椅子の使用人数を片方 3 名として考えているとすれば、問題だ！

会社：貴側の主張は承っておくが、基本的には確保出来ていると考えている。
回答に変更はない。

4. 浜松運輸区

①112 行路 1437M 沼津駅での入換・併合作業時間が少ないため見直しをすること。

「回答」必要な時間は確保しているため、そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

②在宅休養時間の確保のため3組の128行路と129行路を入れ替えること。

「回答」必要な時間は確保しているため、そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し乗務割交番作成規則に沿って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

③車到着後の車内点検終了前に入換信号機が進行を現示することがある。車掌の傷害事故に繋がる危険があるため事故防止対策を図ること。

「回答」車掌が降車準備を完了した後に、東海整備社員が車内点検を開始する。車掌はホームにて誤乗防止のため看視を行う。東海整備からの終了報告にて、ドアを閉扉し運転室扉を閉扉鎖状する。

④川駅乗泊の脱衣所にエアコンを設置すること。

「回答」そのような考えはない。

⑤転時分が早すぎて定時運転が出来ないため見直しをすること。

- ・ 115 行路 778M
- ・ 118 行路 994M、969M
- ・ 119 行路 734M
- ・ 121 行路 924M、935M、460M、3172F (S、H)
- ・ 122 行路 963M、936M
- ・ 124 行路 5349F (S)
- ・ 129 行路 789M、5961M

「回答」それぞれの列車は、基準運転時分を満たしている。又、区間に応

じてそれぞれ余裕時分を付加している。

組合：③だが、車両点検が終わらない前に入信が降りてしまう。運転士としては、パイロットが点灯したら起動を開始する。
車掌が降車する場面で不安全となるため、申し入れをしている。信号を降ろすのは、時間でやっているのか？

会社：時間で降ろしていると思うが確認する。安全上の問題があるので、確認して回答する。

組合：⑤の基準運転とは、何を指すのか？

会社：回答にある通り、読んで字のごとくである。

組合：確認だが、基準運転をすれば⑤の列車は定時運転が出来ると言うことか？

会社：そのとおりである。駅間の運転時分は、十分に確保してある。

組合：回答にある区間に応じて、それぞれ余裕時分を付加しているとあるが具体的に説明する事！

会社：各駅間の基準運転時分は確保されていて、なおかつ余裕時分を付加してある。

組合：再度確認するが、基準運転をすれば十分に定時運転が可能だと言う事で良いか？

会社：そのとおりである。定時運転が出来ない運転時分は、設定していない。

組合：静岡の列車で金谷～菊川の下りで7分運転があるが、これも基準運転を行えば定時運転が可能か？

会社：当然可能である。満たしていると考ええる。

組合：基準運転のマニュアルを運転士に配布する考えは無いのか？

会社：そのような考えはない。

組合：そもそも基準運転というものが、存在するのか？

会社：・・・・・・・・

組合：ダイヤ上の基準運転を時刻表に表記する事は、お客様を裏切っている事にならないか？恒常的に遅延すれば、欠陥商品をお客様に提供している事になる！会社の信用のためにも、訓練などで基準運転を運転士に教えるべきではないのか？

会社：・・・・・・・・

組合：定時運転をするために必要な折り返し時間や、運転時分を削って安全を妨げているのは、会社ではないか！

会社：定時運転を行うための必要な時間は、確保している。

以上