

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.2 2015年8月6日 発行者：JR東海労静岡地方本部 山本繁明

申第8号「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！！

静岡地本は7月14日、ダイヤ改正実施後の改善要求「申第8号」について業務委員会を開催しました。会社の回答と議論は以下の通りです。

*各運輸区の要求の前に、今回のダイヤ改正で会社が行路作成について改善・努力した事柄があるとするならば、その全てを明らかにすること。

【回答】乗務割交番作成規程により様々な要素を勘案して総合的なバランスを考えて効率的な行路作成に努めた。

*先日海鉄管内で乗務員疾病が発生したと聞くが、内容を説明するとともに静岡支社における今後の具体的な対策を明らかにすること。

【回答】(運転士について)

平成27年5月25日月曜日、当該運転士は名古屋駅から第2328F列車に乗務していたところ、安城駅進入時に踏切内にてショッピングカートと触車し停車した。現場の確認及び車両点検を実施後、約20分後に運転を再開した。その後、相見駅から幸田駅間走行中に体調不良(手足のしびれ等)を感じ指令に報告、同区間で乗務を中止し救急車で搬送された。検査にて異常は認められなかったが、症状経過により熱中症との所見であった。これ以上の詳細な所見は得ていないが、現場確認と車両点検のため車外に出て作業していたことにより、この後に軽い脱水症状になったものと思われる。

(車掌について)

平成27年5月25日月曜日、当該車掌は大垣駅から第2328F列車に乗務していたところ、相見駅～幸田駅間走行中に運転士が体調不良になり停車したため、その旨を指令に報告し運転士の介抱に当たっていた。その後、先の踏切に到着した救急車を認めたため救急隊を迎えに行き、救急隊と共に列車に戻ったあと運転士を降ろすために貫通路に避難梯子を設置し運転士を救急隊に引き継いだ。運転再開後、息切れ

や手足が痺れる症状を認めたため、豊橋駅到着後自区に申告し救急車にて搬送された。検査にて異常は認められなかったが、高温下の運動後の気分不良との所見であった。これ以上の詳細な所見は得ていないが、車外にて運転士救護のために奔走したことにより、この後に症状が現れたものと思われる。

熱中症対策について、これまでも水分補給の呼び掛けや体調管理の啓発などを行ってきたが、引き続き必要な対策を取っていく。

*** 支社管内で、通勤帯・深夜帯の列車の運転時分に余裕がないため、多客・酔客の乗降等で恒常的な遅延が発生し、接続にも影響がでている。定時運転は旅客との重要な契約であると考え、具体的な対策を明らかにすること。**

【回答】 必要な運転時分は確保している。朝夕通勤及び夜間時間帯におけるお客様対応で遅延が発生することがあることは認識しているが、恒常的とまでは考えていない。

1. 沼津運輸区

①朝食時間が短く摂れないので改善すること。

153行路、156行路、175行路

【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

②夕食時間が短く摂れないので改善すること。

175行路

【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

③175行路 労外が少ないため疲労度が多いので、組み替えをすること。

【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

④154行路 ワンマン3本のうち、何れかを車掌乗務とすること。また、長時間労働となるため、2552G沼津場面の入れ替え担当をやめ乗り継ぎにすること。

【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。
長時間労働については、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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

2. 富士運輸区

- ① 甲府駅に向かう 2 マン列車の停車時間を、最低 45 秒以上確保すること。
【回答】 必要な時分は確保している。列車が遅延した際は、それぞれの司令官において調整を行い接続の確保に努めている。
- ② 3623M は各駅 30 秒停車のため、客扱いで甲府駅到着までに 2 ～ 3 分の遅延が生ずる。余裕をもった停車時間を確保すること。
【回答】 必要な時分は確保している。列車が遅延した際は、それぞれの司令官において調整を行い接続の確保に努めている

3. 静岡運輸区

- ① 6 行路 459M～174M（3 両編成）の島田折り返しが 4 分と短いため見直しをすること。
【回答】 標準折り返し時分が確保できているため、現行通りとする。
- ② 7 行路 4385M 沼津場面での据え付けについて
(1) 申 7 号（1 月 30 日開催の業務委員会）の回答で沼津駅の作業の都合とは何か？
【回答】 沼津の作業の都合上、通 5 からの入れ換え時分を 3 分とした。沼津駅作業の都合とは、貨物の本線通過、旅客列車の発着である。
- (2) 順方向での据え付けに、入れ換え経路を変更すること。
【回答】 貨物の本線通過、旅客列車の発着により、現在の駅作業から時間及び経路を変更することはできない。
- (3) 27 分までに据え付けが完了するように作業（入れ換えを構内運転士担当とし電話乗継とする等）を見直すこと。
【回答】 検証した結果、構内運転士は他の作業を担当及び食事時間確保のため、当該作業を担当させることはできない。
- ③ 23 行路 夕食時間が無いため確保すること。
【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。
- ④ 38 行路 夕食時間が無いため確保すること
【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。
- ⑤ 2 行路 160M 出区（13 時 16 分）～452M 乗り継ぎ（16 時 28 分）まで長間の乗務となるため休憩時間を確保すること。
【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程に

そって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

⑥ 6 行路 141M 出区（6 時 26 分）～150M 乗り継ぎ（9 時 57 分）まで長間の乗務となるので休憩時間を確保すること。

【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

⑦ 11 行路 1855M 出区（18 時 13 分）～864M 乗り継ぎ（22 時 29 分）まで時間の乗務となるので休憩時間を確保すること。

【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

⑧ 静岡駅から車両区へ入区する際、電 1 及び通 1 の入換信号機が見にくい（汚れ、西日）ため LED に変えること。

【回答】そのような考えはない。

⑨ 日勤行路終了時間を 19 時までとすること。

【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

⑩ 静岡駅上下線の乗り継ぎ詰め所の混雑を解消すること。

【回答】そのような考えはない。詰所所要人数は確保されている。

4. 浜松運輸区

① 各行路における昼食時間を確保すること。

101 行路 950M 乗継～820M 入換

111 行路 940M 入区～5945M 乗継

122 行路 782M 乗継～155M 乗継

126 行路 769M 乗継～782M 乗継

127 行路 439M 乗継～160M 入換

【回答】必要な時間を確保しているため、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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

② トイレ時間確保のため、作業終了後から次作業までに労働外時間を 10 分以上確保すること。

【回答】必要な時間を確保しているため、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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

③ 112 行路 静岡駅 432M 乗り継ぎから沼津駅 1448M 入れ換え後乗り継ぎまで長時間の乗務となりトイレに行けない。車両のトイレを利用したくても 211 系でトイレが無い。トイレ付き車両とすること。乗務開始から乗務終了まで 2 時間以内とすること。

【回答】 必要な時間を確保しているため、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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

④ 118 (W.F) 行路 130F ~ 962M は長時間の乗務となるので休憩時間を確保すること。

【回答】 必要な時間を確保しているため、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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

⑤ 118 行路 994M 浜松駅上り本線到着後、車両点検が終了して車掌が降車するが、8 両編成のため入れ換え開始前に降車確認ができず危険である。車掌の降車後、入信に進行信号を現示すること。

【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。

⑥ 129 行路 便 973M で豊橋到着後の 2705F 併合作業が遅れると、次作業の 990M に間に合わなくなるので改善すること。

【回答】 そのような考えはない。遅延が発生した場合はその都度対応する。

組合：5 月 25 日の気温は何度だったのか？

会社：手元に資料がないのでわからない。

組合：※1 について、回答が行路作成にあたっては様々な要素を総合的に勘案し、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程にそって作成しているとされたが、回答になっていないと思うがどうか？

会社：具体的には、運転士についてはホームライナー増設に伴って、休憩時間・食事時間を考慮した行路作成、車掌についてはサンライズの遅延を考慮した行路作成、御殿場線の女性行路の見直しである。

組合：言い方が悪かったかもしれないが、改善努力をしたことを全て明らかにしてほしいと言っているのである。

会社：会社としては最良の回答と思っている。

組合：※2 について、同じ運転士が再度乗務員疾病を発生させたということであるが問題はなかったのか？

会社：問題はなかった。

組合：この暑い時に現車訓練をやらなければならない理由があつたら教えてほしい。

会社：訓練計画を作って計画的に行っている。

組合：明けで疲れて訓練を受けている。現車訓練をなぜ暑い 7 月にやる必要が

あるのか？

会社：色々な計画の中で訓練を計画している。

組合：海鉄も同じようにやっているのか？

会社：年度初に計画を立てている。その時期に合った計画をしている。

組合：訓練時期を変更することはできないのか？

会社：効果的になるようにやっている。

組合：海鉄のような事象が出ていて、変更する気はないのか？

会社：年度初の計画に則って行っている。

組合：会社の対応が悪いから申し入れをしている。

会社：会社もよりいい形で考えてやっている。

組合：なぜこの暑い7月に現車訓練をやるのかと聞いている。

会社：会社の計画、訓練効果など様々な要素を勘案して最善の訓練計画をしていると認識している。

組合：様々な要素とは何か教えてほしい。

会社：様々な要素である。

組合：5月の海鉄の事象があって何も対策を考えてないのか？

会社：会社としては必要な対策を実施している。

組合：訓練時期は変えない、水分補給の懲憑、職場への塩飴支給以外に、何を必要な対策としてやったのか？

会社：必要な対策を実施していくと書いてある通りに説明している。

組合：検討したことは何もないのか？

会社：現段階ではない。

組合：社員を物としか考えてないんじゃないのか？

会社：そんなことはない。会社として必要な対策を取っていく。

組合：※3について、乗務員サイドとしては少しでも回復しようという気持ちになる。時間に余裕があった方が事故が少ないし、プレッシャーも少なくなるのではないか？会社が最高のもとして回答を出しているというのなら、今後どこを直すのか？かえって悪くなっていないか？

会社：総合的に考えてベストな回答をしている。

組合：こっちはよかれとして提案している。遠距離通勤者のことについても考えてくれているのか？

会社：会社としては総合的に考えて回答している。

【沼津運輸区についての議論】

組合：①②について、少しでも時間を与える気持ちは無いということか？

④は酷い行路と思わないか？

会社：休憩時間については問題ない。

組合：④はワンマンとかツーマンにしろとは言っていない。答えになっていない。

会社：質問内容からするとこのような回答になる。

組合：3本のワンマンの内、どれか差し替えられないか？

会社：難しい。

組合：2552Gの入れ換えが増えている。きつくなっている。

会社：問題ないと考えている。

【富士運輸区についての議論】

組合：3623Mに限って30秒停車である。45秒停車にできないか？

会社：甲府の接続列車の関係で現行のままとする。中央線のダイヤが変わらな

い限り変更できない。

組合：東日本とは話し合っているのか？

会社：しているが難しい。

【静岡運輸区についての議論】

組合：4385Mの沼津場面の作業については、次の改正時に改善してもらいたい。

会社：検討する。

組合：LED化の検討はないのか？

会社：ない。

組合：徐々に変えていく計画になっていないのか？

会社：信通とのからみがある。詳しくわからないが計画は今のところない。

組合：効率化を考えているのならやるべきだと思うが？

会社：よくわからない。

組合：標識の汚れについての対策はどうしているのか？

会社：申告があればその都度対応していく。ヒヤリハットや安全当番などで出してほしい。

組合：静岡駅の乗務員詰所は、見習いが重なるといっばいである。

会社：必要な椅子は確保している。

【浜松運輸区についての議論】

組合：112行路、沼津での1448M併合車両は、ダイヤ改正で211系になっているのを知っていたか？トイレ利用ができない。

会社：熱海での折り返し時にトイレに行ってほしい。生理現象なので仕方ない。

組合：⑤について、運転士の確認義務は無いが、車掌の降車確認ができないと不安である。

会社：車掌指導も含めて検討する。

組合：次のダイヤ改正では確り改善していただきたい。

会社：検討する。

以上