

JR 東海 労 ・ 静 岡 地 方 本 部

NO. 1 0 2 0 1 6 年 2 月 1 9 日 発 行 者 : JR 東 海 労 静 岡 地 方 本 部 山 本 繁 明

申第 4 号「平成 2 8 年 3 月ダイヤ改正の会社提案に関する申し入れ」について業務委員会を開催！！

静岡地本は 2 月 1 日、平成 2 8 年 3 月ダイヤ改正の会社提案に関する申し入れ「申第 4 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次の通りです。

(1) 沼津運輸区

① 1 5 1 行路 2540G をツーマンにすること。

【回答】そのような考えはない。乗車率等を勘案して列車体系は決めている。

② 1 5 4 行路 2539G をツーマンにすること。2539G 入換～2552G 入換を他の行路に持ち替えること。

【回答】(ツーマンについて)

そのような考えはない。乗車率等を勘案して列車体系は決めている。

(入換について)

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則って作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

③ 1 5 6 行路 睡眠時間確保のため、明け行路 (2524M 入換～2523M) と 161 行路の明け行路 (回 2520M～2521M) を持ち替えること。

【回答】修正する方向で検討する。

④ 1 7 5 行路 食事時間確保のため、2262M～2257M を他の行路に持ち替えること。

【回答】修正する方向で検討する。

⑤ 運転士の負担を軽減するために、国府津～御殿場間のすべてのワンマン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。乗車率等を勘案して列車体系は決めている。

⑥ 国府津での引上線までの徒歩をすべて解消すること。

【回答】そのような考えはない。検討をしたが、看視時間の増加等から他行

路に影響を及ぼす。

⑦ 2月10日には、ダイヤ改正前までの3月分休日指定を発表すること
【回答】そのような考えはない。

組合：①について、できない理由は何か？

会社：異常時等が発生した場合に車掌が必要になる場合があり、その対応のためである。

組合：どうしてできないのか？

会社：御殿場線は沼津運輸区しか乗れないところがあり、送り込みの関係上ツーマンにすると乗務回しができなくなる。

組合：②について、どうしてできないのか？

会社：検討はしたが2552Gの持ち替え運転士が確保できなかった。

組合：時間的な問題か？

会社：次列車まで時間僅少になってしまうためである。

組合：③と④については検討するということだが可能性はあるのか？

会社：可能性は大きい。

組合：④について、具体的にどの行路と持ち替えるのか？

会社：まだわからない。

組合：⑦について、発表できない理由は何か？

会社：検討はしている。ダイヤ改正やそれに伴う時刻表の作成等で忙しいからである。

組合：欲しくない年休の取り消しができないので困る。予備以外は10日に休日指定を発表してほしい。

会社：年休が多くある人はいいのではないか。社員全体で大きな問題になっていない。

組合：こちらは計画的に年休を申し込んでいる。休日指定を発表してくれないと計画できない。

会社：今後一切やらないというわけではない。

組合：なぜ3月の休日指定が発表できないのか？

会社：10日の時点ではダイヤ（交番の中身等）が決定していないこともある。生活設計に与える大きな影響はないと認識している。今後一切発表しないということではない。検討していく。

組合：⑦の回答は今後検討するということでもいいのか？

会社：そうである。

組合：⑦の回答は今のところそのような考えはないが、今後検討するということでもいいか？

会社：今後一切ないということはない。

組合：国府津駅の引上線までの通路の状況は認識しているのか？

会社：認識している。一応東日本に連絡して何とかしてほしいと話をしている。今のところ東日本は整備する計画はないということである。

組合：通路の状態が非常に悪い。証明も暗く危険である。

会社：検討するが困難である。現状を確認してみる。

(2) 富士運輸区

- ① 6 2 行路 3578M 到着し甲府方で看視後に乗継となっているが、到着から乗継まで7分なので、スイッチ整備が完了しないうちに乗継運転士が来る。終了時刻の遅い行路なので、少しでも早く終了できるように到着後の乗継とすること。
【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毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程に則って作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。
- ② 6 3 行路 3637G は混雑する時間帯なのでツーマン列車とすること。【回答】そのような考えはない。乗車率等を勘案して列車体系は決めている。
- ③ 6 6 行路 3550G の入区時刻を12時10分前後として終了時刻を早めること。(現在2分待ちの13時からの訓練に余裕ができる。)
【回答】検討したが、入換時間の変更はできない。
- ④ 6 8 行路 3636G は混雑する時間帯なのでツーマン列車とすること。
【回答】そのような考えはない。乗車率等を勘案して列車体系は決めている。
- ⑤ 8 1 行路 3640G は混雑する時間帯なのでツーマン列車とすること。
【回答】そのような考えはない。乗車率等を勘案して列車体系は決めている。
- ⑥ ワンマン列車への車掌の便乗は、すべて特改乗務とすること。
【回答】所定行路内にワンマン列車に車掌が便乗する行路がない。
- ⑦ 年末年始、ゴールデンウィーク、お盆の期間に、甲府口のワンマン列車にできるだけ多く特改車掌を乗務させること。
【回答】お客様のご利用状況に応じて対応を実施している。
- ⑧ 身延駅休憩室が暫定的に分煙化するが、鰍沢口駅休憩室及び富士宮駅休憩室も早急に分煙化すること。
【回答】業務用施設の分煙化については、当該施設の利用状況を踏まえ順次進めている。

組合：①について、勤務時間の関係でできないのか？

会社：相手方の食事時間の関係でできない。

組合：②について、夕方で混雑する。積み残しの心配もある。

会社：乗車人員を把握して決めている。回答は変わらない。

組合：③について、入換時間を変えることはできないのか？

会社：検討したができなかつた。

組合：④について、②と同じ回答か？

会社：そうである。

組合：⑤についても同じか？

会社：そうである。⑥はできないことはないが、臨行路で同じような行路があれば改札は可能である。

組合：⑧について、具体的にわからないか？

会社：沢山あるので優先順位をつけてやっていく。

(3) 静岡運輸区

① 5行路 481Mは静岡発車時より貨物列車の閉そくをうける。また、列車の運転時分が早いため、客扱いによる遅れが常態化している。よって、運転時分を見直すこと。(会社は「無理な回復運転をするな」と指導しているが、まさに運転時分自体が回復運転状態となっている。)

【回答】 先行貨物列車 5053 列車には遅延が発生していないため、静岡発場面で閉塞待ちとはならない。因みに途中駅での客扱いにより島田終着で最大1分の遅延が発生している。なお、列車の運転時分については基準運転時分表により設定しており、運転時分が早いことにより遅延が発生することはないことから、運転時分を見直すことはない。

② 7行路 4385Mの沼津発時刻が1分早くなっている。据付から発車までの時間については、かねてからの申し入れ事項である。東京方からの据付ならば良いが、神戸方からの据付であるならば、発時刻が早くなっている理由を明らかにすると共に、余裕を持った時間とすること。

【回答】 神明川橋梁改善工事に伴う徐行時分確保のため、始発場面から1分上げとなった。据付から発車までの時刻については問題ないが、現行の5分に修正する方向で進めている。

③ 1 1行路 1855M出区から864M入換担当乗継まで4時間30分と長い拘束となる。長時間の拘束を改善すること。

【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則って作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

④ 長期徐行に対する運転時分の盛り込みは、徐行のある駅間なのか、列車なのか明らかにすること。

【回答】 駅間において列車毎に盛り込んである。

⑤ 静岡駅上りホーム休憩室の空調は1機故障のままであり、他の空調も冷暖房とも効きが悪い。よって、空調設備を取り替えること。

【回答】 既に情報が入り修繕に対し計画は進んでいる。当該空調設備は今年度中に取り替えを実施する予定である。

⑥ 静岡駅上下ホーム休憩室は時間帯により非常に込み合い、次の乗務に対しての休憩とはならない。よって、同休憩室を拡張すること。

【回答】そのような考えはない。上下線詰所共に必要な座席数は確保されている。

⑦遠距離通勤が解消しない中、日勤行路は基本的に前泊をせざるを得ない。また、現行の日勤終了時間が19時を過ぎるなど在宅休養時間が阻害されている。よって、日勤行路の終了時間を19時前とするか、すべての日勤行路をなくすこと。

【回答】そのような考えはない。在宅休養時間は確保されている。

⑧すべての折り返し時間を十分に確保すること。

【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。

⑨ホーム上でゴミを拾っても捨てることができない。特に島田駅では駅留置する際、車内清掃となる行路がある。沼津、島田駅ホームにゴミ箱を設置すること。

【回答】従来の駅舎内のゴミ箱を使用するか、新たにゴミ箱を設置するかは検討中である。

⑩分割、併合により列車の編成が変わるため乗車位置がわかりづらい。また、不慣れなお客様にも乗車位置がわかるようにホームの列車案内表示機に乗車位置番号（○～○）を表示すること。

【回答】現在、東海道線のCTC、PRC装置の老朽取り替えを進めており、この取り替えが完了後、順次各駅のホーム系発車標老朽取り替え時には、乗車位置案内表示に対応した設備に取り替えを進めていく計画である。

⑪島田駅休養室の点呼室及び浴室に隣接する寝室に防音壁を設置すること。

【回答】そのような考えはない。

組合：⑥について、見習いがいると込みあって狭い。そういう状況を基本にして拡張できないか？

会社：スペース的にできない。最大人数を調べても足りている。

組合：それぞれ定員数を教えてほしい。

会社：上りホームが男性11女性5、下りホームが男性12女性5である。

組合：補助椅子も含めてか？

会社：それはわからない。

組合：スリッパが足りない。

会社：安全当番で申告してほしい。

組合：女性席に男性が座っている状態の時もある。鞆もどこへ置いていいかわからない時もある。足りているとはとても言えない。喫煙室を立席にしてもいいから拡張できないか？

会社：難しいと思う。みんなで協力してほしい。

組合：②について、4385Mの据付方向は？

会社：わからない。調べておく。神戸方からの据付だと思う。

組合：⑧について、基準時間は決まっているのか？

会社：決まっているが答えできない。

組合：前から申し入れていることであり、足りないから申し入れている。決まっているが言えないとはどういうことか？何で答えられないのかわからない。

会社：答えなくても十分議論できている。時間を明らかにする考えはない。明らかにしなくても労使間で十分に議論ができると考えている。足りなければその都度申し入れてほしい。

組合：何両で何分と決まっていると思うが、なぜ答えられないのか？

会社：答えなくても十分に議論できると考えている。列車毎に時間が足りなければその都度申し入れてくれればよい。こちらとしてはどの列車の時間が足りないかを申し入れてほしいと思っている。

組合：最後にもう一度聞く。なぜ答えられないのか？

会社：数字を出さなくても十分に議論ができると考えている。

組合：⑨について、なぜホームに設置してないのか？

会社：セキュリティの関係で置けなかった。極力置かない考えである。

組合：⑩について、どうしてできないのか？

会社：建て替えするほどの大きいことであり、現在はできない。隣の部屋を予備部屋にするなど検討する。

(4) 浜松運輸区

① 1 1 1 行路 912M浜松到着後、次の911M乗継まで時間僅少である。トイレ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則って作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

② 1 1 2 行路 トイレ時間確保のため、沼津での1437M入換・併合、1448M入換担当作業を構内運転士に担当させること。

【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則って作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

③ 1 1 6 行路 沼津での826M入換担当、831M入換作業の作業内容を明らかにすること。

【回答】826M～831M作業は以下の通りとなる。上本 18:13→通5 18:43→下1 18:46 据付ドア開担当

④ 1 2 3 行路 876Mはすべて静岡行きとすること。

【回答】そのような考えはない。

⑤ 1 2 7 行路 1433M沼津到着後、次の439Mまで時間僅少である。430Mを沼津までの乗務とし、次の439Mまでの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則って作成している。他の行路への影響も考慮し現行のままとする。

⑥ 浜松～静岡間の運転時分をすべて1時間12分運転とすること。

【回答】そのような考えはない。早朝、朝通勤、デertime、夕通勤、夜間それぞれの時間帯でダイヤ設定をしているため、一律1時間12分運転とはならない。

⑦ 新所原～二川間の運転時分をすべて3分30秒運転とすること。

【回答】そのような考えはない。基準運転時分表により必要な運転時分を設定しているため、一律3分30秒運転とはならない。

⑧ 掛川上り1番から愛野までの運転時分を5分運転とすること。

【回答】そのような考えはない。基準運転時分表により必要な運転時分を設定しているため、一律5分運転とはならない。

⑨ 早朝や深夜の列車の運転時分が早くなっている。すべての列車の運転時に余裕を持たせて統一すること。

【回答】そのような考えはない。早朝、朝通勤、デertime、夕通勤、夜間それぞれの時間帯で基準運転時分表により必要な運転時分でダイヤ設定をしている。

⑩ 島田駅で車内清掃となる行路について、128行路の便乗前の清掃作業は出場遅延に繋がる恐れがあるので解消すること。

【回答】車内清掃については、必要な時間は確保されている。万が一車内清掃時間が嘔吐物の処理でかかりそうな場合は、指令に報告すれば対応を指示する。

組合：②について、連結車両は何系か？

会社：わからない。差し替えは検討したが、構内運転士の休憩時間確保のためできない。

組合：入換車両の点検手順を教えてほしい。

会社：現行通りで問題ない。

組合：⑧について、上1から下本へ亘るのにどれくらい時間を要すると考えているのか？

会社：輸送の関係なのでわからない。

組合：⑩について、なぜ乗務員がやることになったのか？

会社：会社の事情から全体的に考えていい方法とした。

組合：東海整備社員は島田駅からいなくなるのか？

会社：夜間いなくなる。

以上