

地本業務ニュース

JR 東海 労・静岡 地方本部

NO.1 2016年8月1日 発行者：JR東海 静岡地方本部 植松昌彦

申第8号「平成28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7月20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次のとおりです。

I. 沼津運輸区

1. 区間によっては時刻表に記載された運転時分で運転できないため、最速の区間運転時分を以下の通り改善すること。

文中、(注)は場内信号機「注意」現示、(警)は場内信号機「警戒」現示、(10未)は、出発信号機までの速度が時速10km未満で指定されている駅、(中)(下1)などは駅の線番を、(通)は駅の通過を示す。

御殿場線

下り

下曾我～上大井 (注)	3分30秒
上大井～相模金子	2分15秒
山北～谷峨	4分15秒
谷峨～駿河小山	4分45秒
駿河小山～足柄	4分45秒
足柄～御殿場	6分30秒
足柄～御殿場 (注)	6分45秒
足柄～御殿場 (中)	7分00秒
御殿場～南御殿場	3分30秒
南御殿場～富士岡	2分30秒
南御殿場～富士岡 (注)	2分45秒
裾野～長泉なめり	3分00秒
長泉なめり～下土狩	2分15秒
下土狩～大岡	2分30秒

上り

下土狩～長泉なめり	2分30秒
長泉なめり～裾野	2分45秒
長泉なめり～裾野（注）	3分15秒
岩波～富士岡	5分00秒
岩波（10未）～富士岡	5分15秒
富士岡（10未）～南御殿場	2分45秒
南御殿場～御殿場（注）	3分15秒
南御殿場～御殿場（中）	3分30秒
御殿場～足柄	6分15秒
御殿場～足柄（警）	7分15秒
足柄～駿河小山	4分15秒
駿河小山～谷峨	4分45秒
山北～東山北	3分15秒
上大井～下曾我	2分45秒

【回答】場内信号機の注意・警戒現示の違いや、副本線における進入・進出による修正時分などが基準運転時分には加味されており、これらをもとに各駅における運転時分を設定しているため、時刻表に記載された運転時分に問題はない。

上記の運転時分のほか、流しノッチを指定している駅は15秒増し、鹿対策の徐行を指定している区間における対象列車は30秒増しとすること。

【回答】流しノッチにおいては、電気指令式空気ブレーキの電車において、出区点検などで手歯止めを撤去した場合に限り、流しノッチの実施が必要となるため、通常の本線運転を実施する際に流しノッチをしている箇所は、本線・副本線に留置し出区点検終了後運転を開始する箇所以外ない。また、鹿対策区間においても該当列車は必要な時分を盛り込んである。

東海道線

下り

熱海～来宮（通）	1分30秒
函南～三島	4分45秒
三島～沼津	4分15秒
三島～沼津（中）	5分00秒
沼津（下1・10未）～片浜	4分00秒
東田子の浦～吉原	3分15秒
富士川～新蒲原	2分45秒
興津～清水	4分00秒
清水～草薙	4分00秒
東静岡～静岡（中1・2）	3分15秒
安倍川～用宗	2分15秒

【回答】場内信号機の注意・警戒現示の違いや、副本線における進入・進出によ

る修正時分などが基準運転時分には加味されており、これらをもとに各駅における運転時分を設定しているので、時刻表に記載された運転時分に問題はない。

上記のほか、三島～沼津間、下り第2閉そく信号機に「進行」現示をすること。

【回答】沼津駅構内で入換作業中等は、下り場内が停止、注意、警戒現示となることもある。

上り

静岡～東静岡	2分30秒
草薙～清水	4分00秒
清水～興津	4分00秒
興津～由比	4分45秒
吉原～東田子の浦	3分15秒
三島～函南	4分45秒
来宮（通）～熱海（警）	2分45秒

【回答】場内信号機の注意・警戒現示の違いや、副本線における進入・進出による修正時分などが基準運転時分には加味されており、これらをもとに各駅における運転時分を設定しているので、時刻表に記載された運転時分に問題はない。

2. 御殿場線で、行き違い等により出発信号機を「停止」現示で進入した場合、停車時分を過ぎても出発信号機が「進行」現示にならない駅があるため、以下の通り停車時分を見直すこと。

【回答】各駅において必要な停車時分は確保しているので、停車時分を過ぎても出発信号機が進行現示にならないことはない。従って停車時分を見直すことはない。

①下土狩駅上りは、反対列車到着から1分確保すること。

【回答】必要な時分は確保している。

②裾野駅上りは、反対列車到着から1分、下りは1分15秒確保すること。

【回答】必要な時分は確保している。

③岩波駅上りは、反対列車到着から1分確保すること。

【回答】必要な時分は確保している。

④岩波駅下りは、反対列車到着から1分、同時進入および反対列車が先着の場合は1分15秒確保すること。

【回答】必要な時分は確保している。

⑤富士岡駅下りは、反対列車到着から1分、同時進入および反対列車が先着の

場合は1分15秒確保すること。

【回答】必要な時分は確保している。

⑥御殿場駅上りは、反対列車到着から1分30秒確保すること。

【回答】必要な時分は確保している。

⑦上大井駅上下で、反対列車到着から1分確保すること。

【回答】必要な時分は確保している。

3. 車掌がワンマン列車に便乗する場合は、特改とすること。

【回答】現行、基本行路にはワンマン列車に車掌が便乗する行路はない。

4. 164行路の沼津場面での夕食時間、166行路の沼津場面での夕食時間と国府津場面での朝食時間が僅少であるので十分に確保すること。

【回答】そのような考えはない。必要な時間は確保されている。

組合：ダイヤ改正前に直しているものもあるが、余裕をもって運転したい。運転時分に余裕のない列車は、見直すこと。

会社：そういうものがあれば、検討する余地はあると思う。

組合：流しノッチについて、山北駅本線留置車の場合どうしても遅れてしまう。余裕のある運転時分にしてほしい。三島～沼津間下り第2閉塞の回答がよくわからない。入換があろうがなかろうが、下り第2閉そく信号機の現示で必ずブレーキを使用する。運転時分の延びているものは喚呼位置標で変わり、ピンピンの列車はもっと前からブレーキを使い減速している。そういうシステムになっているのか？

会社：時素の関係があると思う。

組合：そのため定時運転が難しい。15～30秒遅れてしまう。

会社：信号による遅れなので仕方ない。

組合：こちらとしては乗継運転士のことを考える。余裕ある作業をしたい。

会社：貴側の意見は聞いておく。

組合：2について、少しでも到着が遅れると、駅によってもまちまちだが進行現示まで45秒かかる。

会社：行き違いの運転士の取り扱いなどの条件的なものもあり、理解してほしい。

組合：システム的に改善できないのか？

会社：安全上無理である。

組合：3について、今はないのか？

会社：車掌の便乗は臨時行路だけである。必要な場合はその都度手配している。

組合：4について、食事時間が余りにも少ない。

会社：工夫してもらえない。時間的には確保されている。

組合：せめて乗継から乗継まで40分は確保すること。

会社：努力する。

II. 富士運輸区

1. 63 行路 3637G は混雑し、ドアを自車扱いする駅での乗降客に不便をお掛けしているため、ツーマン列車にすること。

【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. 65 行路 鯉沢口駅の電留線で 2 両の場合は降車用の足場をコンクリートで整備されているが、3 両では足場が整備されていないので砕石でつまずいて傷害事故が発生する恐れがあるので改善すること。

【回答】 安全当番日誌等の乗務員からの申告により、既に本年 6 月 6 日に 3 両付近の足場は整備済みである。

3. 68 行路 3636G は混雑し、ドアを自車扱いする駅での乗降客に不便をお掛けしているため、ツーマン列車にすること。

【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。

4. 72 行路 3632G～3571M が 1 時間あり、終了時間が遅く遠距離通勤者は帰宅が遅くなるため、30 分程度早い列車と持ち替えること。

【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、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

5. 72 行路 3578M は富士駅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。終了時刻が遅い行路のため少しでも早く終了できるように到着後は乗り継ぎとすること。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

6. 81 行路 3640G は混雑し、ドアを自車扱いする駅での乗降客に不便をお掛けしているためツーマン列車にすること。

【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。

組合：2 について、足場をもう少し長くできないか。

会社：安全当番日誌で申告してくれれば改善する。

組合：5 について、労働時間が関係するのかわか。

会社：相手運転士の労働時間の関係でできない。理解してほしい。

組合：3 と 6 について、以前から混雑する列車であることは、会社も把握している、ツーマンにならないのはなぜか？

会社：乗車率で決めている。

Ⅲ．静岡運輸区

1． 7 行路 4385Mの据付から発車までの時間が少ないため見直すこと。

【回答】 そのような考えはない。据付けから発車までの時間は、必要な時分を確保してある。

2． 11 行路 1855M出区から 864M入換乗継まで 4 時間 30 分の長時間の拘束となるため見直すこと。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

3． 25 行路 乗務距離が日勤行路としては長すぎる。逆に同組の 22 行路は短かすぎるため平均化すること。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

4． 38 行路 夕食時間が 20 分しかないため見直すこと。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

5． 日勤行路の終了時刻を 19 時前とすること。もしくは日勤行路をすべてなくすこと。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

6． 島田駅・興津駅での折返し時間を十分確保すること。

【回答】 必要な折返し時分は確保している。

7． エアセクション通過目標の両数部分が反射せず、夜間は特に認識が困難なため両数部分も反射素材とすること。

【回答】 そのような考えはない。

8． エアセクションの箇所を判別しやすくするため、セクション始端標を付設してある電柱あるいはビームを色づけして判別しやすくすること。

【回答】 そのような考えはない。

9. 静岡駅上下乗務員詰め所が狭いので改善をすること。

【回答】そのような考えはない。上下線詰所ともに必要な座席数は確保されている。

10. 函南駅下り場内信号機がトンネル外の明るさにより見にくいのでLED化すること。

【回答】そのような考えはない。

11. この間の議論で会社は、途中の駅が遅れても最後に定時になればよいという考えを示した経緯があるが、そのような考えを改めること。また、運転時分の早い列車の定時運転が困難なため見直しをすること。以下の運転時分に15秒（沼津～三島間は30秒）付加した時分を最低時分とすること。

【回答】運転時分の見直しについては、そのような考えはない。なお、途中で遅れが発生しても最後に定時になればよいとの考えはない。

【上り列車】

鷺津～新居町	3分00秒
新居町～弁天島	2分30秒
浜松（本線）～天竜川	3分30秒
愛野～掛川	3分45秒
掛川～菊川	3分30秒
金谷～島田	4分00秒
島田～六合	2分30秒
用宗～安倍川	2分00秒
安倍川～静岡	3分30秒
静岡～東静岡	2分15秒
草薙～清水	3分45秒
片浜～沼津	3分30秒
沼津（副本線）～三島	4分45秒

【下り列車】

富士川～新蒲原	2分30秒
興津～清水	3分45秒
安倍川～用宗	2分00秒
掛川～愛野	3分45秒
愛野～袋井	2分45秒
新居町～鷺津	3分00秒

【回答】必要な運転時分は確保している。基準運転時分は様々な要素を加味し各駅における運転時分を設定しているので時刻表に記載された運転時分に問題はない。

組合：1について、この間の議論で検討すると言ってきたが改善されていない。電話乗継にできないのか？

会社：今のところそのような考えはない。必要な時間は確保している。

組合：2について、労働外時間の間隔が4時間23分である。長くないか？

会社：問題ない。

組合：3について、日勤行路をなくせば、問題がなくなるのではないのか？

会社：今の列車体系からしてできない。日勤行路をなくすことはできない。

組合：車掌行路のように24時間以上の拘束でも、途中休憩が長くてもいいので泊行路だけにできないのか？

会社：できない。

組合：4について、452M静岡到着後、次の4013M出区作業までの労働外時間は18時05分から26分の21分間である。何とかならないのか？

会社：とりあえず時間は確保されている。

組合：21分間で確保されていると言えるのか？

会社：見直す考えはない。

組合：5について、早出行路だと前泊が発生する。泊行路だとなくなるのではないか？体調管理上もいいことである。

会社：休養時間を十分に取れるように考えてあるので問題はない。

組合：6について、この間も議論してきたが、編成両数毎の標準折返し時分を示してほしい。

会社：決まりはあるが回答できない。

組合：7について、白地に黒文字の部分が夜間見にくい。

会社：現行のままである。

組合：8について、色分けすることによって明確になり、いいと思うが？

会社：現行のままである。

組合：10について、トンネルの外の明るさと目が同調して信号現示が確認しにくい。

会社：昼間でも時間帯により視認性の変化がある。視認性の向上は行っている。

組合：入換信号機の識別標識が汚れて見えにくいものがあるが、清掃しているのか？

会社：定期的に行っている。

組合：9について、最近椅子が変わったが会社が実施したのか？

会社：把握していない。現場がやったと思う。

組合：椅子の配置が変わっても窮屈であり十分に休養できない。

会社：改善する考えはない。

組合：11について、今はどうかわからないが以前そういう話があった。

会社：今はない。

組合：運転時分の算出方で端数はどうしているのか？ぴったり15秒単位で収まっているのか？

会社：端数は切っている。車両性能・勾配などを勘案して計算している。

IV. 浜松運輸区

1. 115行路 789M(211系3両)金谷～菊川間が7分運転である。定時運転が困難であるので7分15秒運転にすること。

【回答】必要な運転時分は確保している。基準運転時分は様々な要素を加味し各駅における運転時分を設定しているので時刻表に記載された運転時分に問題はない。

2. 122行路 静岡駅432M乗り継ぎから沼津駅1448M入換後乗継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。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

3. 127 行路 430 M～1433Mで静岡～熱海～沼津の乗務後、沼津場面で 439M乗務まで 22 分である。休憩時間を十分に確保すること。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

4. 129 行路 土休日作業の豊橋場面 2366F は入換作業となり食事時間が僅少ないので十分に確保すること。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

5. 構内 A W 行路と F 行路の休憩時間が 12 時 50～14 時 00 分、16 時 40 分～17 時 50 分であり、昼食から夕食までの時間が短時間となっている。4 時間以上間隔をとること。

【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、乗務割交番作成規則に則って作成している。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

組合： 1 について、金谷～菊川間は 7 分 15 秒でもきつい。7 分で走れるのか？

会社： 技量の問題である。

組合： 2 について、この間も議論してきたが今ダイヤも 211 系のままである。313 系にすれば問題ないのだが？

会社： 今後考慮する。

組合： 3 について、せめて 30 分はほしい。改善できないか？

会社： 全体を見て作成している。考慮はする。改善するとは言えない。

組合： 4 について、土休日では豊橋場面で労働外時間が 25 分しかない。何とかしてほしい。次ダイヤでは改善してほしい。

会社： 考慮する。

組合： 5 について、昼食から夕食までの間が 4 時間である。もう少し考慮してほしい。

会社： 時間的には確保している。問題はないが考慮する。

以上