

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO. 7 2017年 1月25日 発行者：JR東海労静岡地方本部 植松昌彦

17年3月ダイヤ改正組合要求について業務委員会開催 運転士の実態まったく分からず！

地本は、3月4日に実施されるダイヤ改正について、「平成29年3月ダイヤ改正」に関する申し入れ『申第3号』（会社提案の箱ダイヤを各分会で検討した要求）の業務委員会を開催しました。要求に対して会社は、なんら誠意ある回答を示しませんでした。地本は、行路ごとの労働時間の詳細、高齢者交番、高齢者の希望者の構内運転、食事時間の確保等を迫りましたが、ほんのわずかな改善のみで多くの要求については「行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、現行のままとする」と回答しました。支社は職場の現状が全く解っていません。特に労働時間の詳細について現時点のものを示すよう要求しましたが「未確定のため提示できない」と不誠実な姿勢に終始しました。

以下会社回答と主な議論の内容です。

I 基本 requirements について

(1) 行路ごとの労働時間の詳細を明らかにすること。

<回答>

未確定のため提示できない。

(2) 土休日の行路も明らかにすること。

<回答>

未確定のため提示できない。

(3) 構内運転士の作業表及び出勤・終了時間を明らかにすること。

<回答>

現行と同じ出勤・退庁時間である。

(4) 高齢者交番を作成すること。

<回答>

そのような考えはない。

(5) 高齢者で希望する者は、構内運転に従事させること。

<回答>

そのような考えはない。

2. 各運輸区の要求

(1) 沼津運輸区

① 2組に島田行路を入れること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

② 国府津駅引き上げ線の留置・出区作業は徒歩時間が発生し、触者事故の可能性はある。留置作業を止め、以下の作業を入換作業とすること。

153 行路 2541M 出区作業

157 行路 2776M 留置作業 2553M 出区作業

162 行路 2534M 留置作業

164 行路 2461G 出区作業

165 行路 2552G 留置作業

<回答>

そのような考えはない。検討はしたが、看視時間の増加等による休憩時間の短縮等もあり、他行路に影響を及ぼす。

③ 行路別の要求

152 行路 223M 乗継 (6 : 2 5) ~ 2532M 乗継 (6 : 4 9 30) 朝食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして朝食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、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

155 行路 初日の行路が長すぎるため、列車の持ち替えをすること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

167 行路 2526M 乗継 (6 : 5 4) ~ 2527M 乗継 (7 : 2 6) 朝食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして朝食の時間を確保すること。

<回答>

可能である。列車の持ち替えを行うことはできないが、2527Mの乗継時刻を7:35とする。

172 行路 1419M 乗継 (7 : 4 1) ~ 2741M 乗継 (8 : 0 0) 朝食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして朝食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、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

175 行路 742M 静岡場面で、現行は土休日に朝食時間が無い。そのため土休日での乗継はどうなっているのか明らかにすること。朝食時間がなければ朝食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして朝食の時間を確保すること。

<回答>

土・休行路は、未確定のため提示はできない。列車の持ち替えについては、そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

(2) 静岡運輸区

① 以下の行路は明けの拘束時間が 5 時間 30 分～6 時間あるため列車の持ち替えをして短くすること。

6, 13, 15, 18, 21, 23, 26, 27, 28, 29, 33, 34, 35, 38

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

② 146M 島田駅電留線の出区場面において車掌と駅の打ち合わせ方が変更になり、運転士の作業指示では非労働時間が 6 時 45 分まで、起動開始が 7 時 03 分となっている。車掌の作業指示では 6 時 55 分を目安に駅との入換作業の打ち合わせを行うようになっている。出区点検中に車掌が駅と打ち合わせをすることになり、出区点検に支障となるため、出区点検の開始時刻を変更すること。

<回答>

そのような考えはない。無線通話により、入換の作業打ち合わせを行うが、運転士の出区点検に支障はない。

③ 行路別の要求

7 行路 2776M 乗継 (12 : 52) ~ 777M 乗継 (13 : 3015) まで時間が少ない。昼食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして昼食時間を確保すること。また、4374M から 4385M の入換ルートを明らかにすること。

<回答>

そのような考えはない。行先地の時間は概ね 40 分を確保している。入換ルートについては、4374M は、中線から通路 5 区、下り本線である。

15 行路 734M から 2 時間 30 分連続乗務・作業となり、トイレ時間確保のため沼津駅到着後 734M ~ 747M 入換作業を構内運転士の作業とすること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

16 行路 起床後 3 時間の労働時間となる。722M または 733M を沼津で段落ちにすること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

21 行路 起床後約 3 時間労働時間となる。列車の持ち替えをして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、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

32 行路 勤務終了が 1 4 時 3 9 分と早く、次勤務出勤が 1 2 時 3 2 分となっているため 35 行路の 960M、821M（静岡～興津）を 157M 併合補助の後に組み入れること。（35 行路が緩和されるとともに均衡とするため）

<回答>

可能である。列車の持ち替えを実施する。

（3）浜松運輸区

③ 128 行路と在宅休養時間を確保するために 118 行路と持ち替えること

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

④ 掛川上り 1 番線発の下り列車は、掛川～愛野間の運転時間を 5 分とすること。

<回答>

そのような考えはない。必要な運転時分は確保されている。

⑤ 行路別の要求

102 行路 終了時刻が遅いため、465M 浜松到着後、入区を止め乗継で終了とすること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

103 行路 入換 737M乗継（8：45）～743M乗継（9：12）まで朝食時間を充分確保するために、作業の組替えをして確保すること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

104 行路 467M乗継（18：2930）～4383M乗継（19：10）まで夕食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして夕食の時間を確保すること。

<回答>

そのような考えはない。行先地の時間は概ね40分を確保している。

106 行路 775M（13：20）～155M（14：05）まで昼食時間を充分確保するために、作業の組替えをして確保すること。

<回答>

そのような考えはない。行先地の時間は概ね40分を確保している。

112 行路 終了時刻が遅いため、978M乗継で終了とすること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

114 行路 842M入替（20：02）から983M入替（23：13）まで約3時間の長時間乗務なので改善されたい。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

117 行路 1448M据え付け後折り返し発車まで5分と僅少なため7分以上確保すること。

<回答>

そのような考えはない。折り返しに十分な時間は確保している。

118 行路 160F入換担当作業と994M入換作業は同一車両か明らかにすること。

<回答>

車両は同一車両である。

119 行路 821M乗継（18：4230）から4386M乗継（19：20）まで夕食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして夕食の時間を確保すること。

<回答>

そのような考えはない。行き先地は概ね40分確保している。

121 行路 911M乗継（7：43）～922M乗継（8：1530）まで朝食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして朝食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、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

122 行路 134F到着後入換留置となるが、968M乗継（16：58）まで時間にゆとりがなく968M以降の列車の持ち替えをすること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

125 行路 113F乗継（7：5545）～924M乗継（8：32まで）朝食時間を充分確保するために、列車の持ち替えをして朝食の時間を確保すること。

<回答>

そのような考えはない。行き先地は概ね40分確保している。

126 行路 静岡159M出区から446M沼津乗継まで約3時間の長時間乗務なので改善すること。

<回答>

そのような考えはない。行路作成にあたって、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

127 行路 乗出しの428M（8：04）から439M静岡乗継（12：51）まで殆ど非労働時間がないため途中に十分な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、様々な要素を総合的に勘案し、行路のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程によって作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

128 行路 915M（7：49）から919M（8：26）まで朝食時間が少ないため充分確保すること。

<回答>

そのような考えはない。行き先地は概ね40分確保している。

129 行路 916M（7：23）から915M（7：49）乗継まで時間が少なく列車を持ち替えること。

461M（18：5130）から便乗973M（19：28）まで夕食時間を十分に確保するため列車の持ち替えをして夕食時間を確保

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。

3. 設備改善要求

(1) 313系の運客仕切り戸下部通気孔の遮蔽板はインフルエンザなどの感染リスクを減らすように現行通りとすること。また、撤去する理由を明らかにすること。

<回答>

開戸通気口塞ぎ板の撤去は通気性の向上及び、新型車両との仕様統一を目的として実施する。

(2) 入換作業が発生する全てのホームに「移動開始指示灯」を設置すること。

<回答>

そのような考えはない。あくまで本体の入換信号機で確認するのが基本である。

(3) 信号機および入換信号機の視認性をよくするために灯をLEDとすること。

<回答>

機器取り換えのタイミング等で順次LED化を進めている。視認性が悪い場合は、当該信号機の近傍まで近づき目視により確認されたい。

(4) 踏切が連続している場合、複数の赤色灯の点滅の連続になり特発動作と混同するため全方位型の踏切警報機を乗務員から見えないようにすること。

または、道路に関係しない方向に向いている警報機の灯の色を変えること。

<回答>

そのような考えはない。踏切警報機と特殊信号発光機は、機構及び設置位置が異なるほか警報光と特殊信号発光機の点滅の様態も異なるため両者を区別することは可能である。

(5) 静岡駅ホームの乗務員休憩室（上下線）が狭いので改善すること。

<回答>

そのような考えはない。

(6) 新幹線が遅れた場合、在来線への接続は取るが、在来線が遅れた場合、新幹線への接続は取れない場合が多い。在来線旅客も大切なお客様である。車掌が接続時間を気にせずに旅客対応など行えるよう新幹線への接続時間を余裕のあるものとする。

<回答>

在来線が遅れた場合は、必要に応じて新幹線の接続要請を行っている。しかし、遅延時分が大きい場合は、不接続もありえる。接続時分については、各駅において乗換時分を確保してある。

行路別の労働時間の詳細を明らかにすること！

組合：行路別の労働時間の詳細が「未確定」と説明したが、再検討をしているのか。

会社：未確定と回答したのは、駅等が検討していて、入換時間が変わるからである。

組合：労働時間が確定するのはいつ頃か。

会社：2月の下旬ごろとなる。

組合：現段階の労働時間は明らかにできないのか。

会社：できない。

組合：未確定であっても労働時間を明らかにすべきだ。会社は、行路を示したのだから未確定でも労働時間を明らかにすべきだ。

会社：現場の作業が膨大であり示すことができない。

組合：不満である。組合としても具体的な検討ができない。

高齢者で希望する者は構内運転に！

組合：高齢者交番の作成を要求しているが、高齢者で構内運転を希望する者は構内運転に従事させること。構内運転の専属者もいる。

会社：事情があり現場の判断で行っている。

組合：高齢は体調も崩しやすい。

会社：支社としては、高齢者だからといって区別しない。

組合：トイレの心配をする人も増えてきている。健康上のこともあり、希望者は構内運転士とすること。

会社：箇所でのコミュニケーションの中で話しをすること。

朝早い行路は食事時間を確保すること！

組合：朝早い行路は食事をする時間が足りない。会社は、何時ごろまでと考えているのか。

会社：起きてから早めに済ませていただきたい。遠くから通う日勤の人は朝早く起きて食事をしている。

組合：日勤の人と一緒にしてもらっては困る。乗務員である。食事をとればトイレにも行きたくなくなる。

国府津駅引上げ線は安全確保するため入換に！

組合：沼津の行路であるが、国府津駅の入換とする考えはないのか。

会社：指定通路は確保されている。

組合：雨が降れば傘をさす。風が吹けば傘があおられて隣を本線の列車が通過する。危険である。

会社：柵がある。

組合：低い柵である。高い柵の設置をJR東日本に要求して設置してもらうなら別である。

会社：入換運転とすると、連続乗務となる。それよりも、休憩をしてもらうほうがよい。

組合：雪が積もれば、歩きにくくなる。

会社：そういう場合には列車の運行そのものがされていない。

- 組合：実際に乗務員が隣接線の列車の通過時にヒヤリとした体験をしている。入換とすべきだ。
- 会社：いろいろ考えたが、他の行路影響も出る。また、休憩なしの国府津から沼津という運転となる。
- 組合：乗務員の危険を回避するには、留置と出区をやめ入換運転とするのが一番よい方法だ。そのために、便乗で乗務員を送る等方法はある。会社は、今ある要員と行路で考えている。簡単である要員を増やせばよい。

島田駅入換打合が出区点検に支障！

- 組合：146M島田駅電留線の出区場面において出区点検中に車掌と駅との打合せは、仕方ないということか。
- 会社：出区点検の邪魔になるのなら車掌に言ってもらえばよい。
- 組合：会社は、組合に説明のないまま実施をしてきた。運転席で出区点検の最中に車掌の手が伸びてきて無線機を取った。運転士は出区点検に集中している。気になって点検を落とす原因にもなる。
- 会社：列車無線から乗務員無線に切換、入換打合せをするため難しい。
- 組合：点検中に作業がかぶる。
- 会社：協力しあってほしい。
- 組合：点検が中断してしまう。車掌と運転士の作業を区切って行うこと。携帯電話ではできないのか。
- 会社：携帯電話は、全部の駅にあるとは限らない。
- 組合：ほとんどの駅には配置されている。
- 会社：携帯電話が故障したときに困る。入換の打合せは無線機で実施することとなっている。
- 組合：出区点検を早める等方法はあるのではないか。

乗継時間の改善をすること！

- 組合：静岡7行路 2776M乗継（12：52）～777M乗継（13：30¹⁵）まで時間が少ない。貨物列車が通過するため通過をずらすことはできないのか。現行の行路では、東に行く長物の列車があるため待つ列車を据え付けなければならない。
- 会社：変更は難しい。
- 組合：静岡16行路は起床後3時間の労働時間となる。722Mまたは733Mを沼津で段落ちにすること。
- 会社：検証をしたが他の行路のからみもある。24時間を超えてしまうため変更はできない。

列車の持ち替えで食事時間を十分確保すること！

- 組合：浜松の行路は食事時間が十分取れない。乗継までの時間が少ないため要求をした。
- 会社：努力はしてみたが、説明した通りである。
- 組合：努力はしたというが、現行の行路数と要員の中で会社は検討しているから改善ができない。行路を増やし、人を増やせばできるものだ。

会社：適切な要員で行路は作成している。

組合：納得ができない。現場でハンドルを握っている運転士が苦勞している。その声に応えるべきだ。

特発と混同する全方位型踏切警報機の改善を！

組合：特に沼津～三島間は踏切が連続している勾配がある。そのため、踏切警報機よりも信号機が下に見える。新しいものは光がよく見えるため、特殊信号発光機と見違えるくらい明るい。踏切警報機用の灯が正面を向いている。そのため運転がしづらい。

会社：特殊信号発光機は現示箇所ですまるものである。

組合：特殊信号発光機の発光は、人が通ればくるくる回らない。2つか3つが順次点滅するだけである。誤認しやすい。照度を変えることはできないのか。

会社：そのような考えはない。

組合：現状に慣れてしまうと、オオカミ少年ではないが、特殊信号機が発光したときに判断が遅れる。速度表示モニターがないから ATS-PT の速度照査機能ですまる可能性もある。乗務員は、緊張しながら運転をしている。そのため行き先地で眠れなくなる。翌日の列車の運転にも影響をする。乗務員から見えないようにするか警報機の灯の色を変えること。

静岡駅ホーム乗務員休憩室の拡大を！

組合：静岡駅ホームの乗務員休憩室（上下線）が狭いので改善すること。

会社：椅子の数は確認している。

組合：スリッパが足りなくなる。見習いが居れば足りなくなる。混雑する時間に、静岡下りホームを見に来るべきだ。

すべての信号機の灯をLEDに！

組合：入換信号機のLED化はどのくらいの割合で変わっているのか。

会社：約3割である。逆光等の場合は、すべてが見えないため見えるところで確認すること。

組合：視認性の向上のためすべてLEDとすること。

会社：経年の交換時にLEDとする。

静岡の21行路と27行路の順序の変更！

組合：組合の要求における会社の回答と説明があったが、組合の要求以外に現時点の変更点はあるのか。

会社：まだ検討をしている途中である。変更は発生する。

組合：各区での行路の変更等はあるのか。

会社：静岡の21行路と同じ組の27行路の順序の変更がある。

組合：ダイヤ改正まで他の変更はあるのか。

会社：変更はあるかもしれない。

以上