

# 地本業務ニュース

## JR 東海 労・静岡 地方本部

NO.4 2019年 1月 28日 発行者：JR東海 労静岡地方本部 半場弘恭

### 浜松駅における要員配置・3月ダイヤ改正について、会社は誠意無い回答に終始

1月28日業務委員会を開催し申第6号「浜松駅在来線輸送における休日出勤の解消についての団体交渉申し入れ」及び、申第7号「31年ダイヤ改正の申し入れ」について回答を受けました。

1. 一方的な休日出勤の強要に対し組合員が苦情申告したが、会社は議論の余地がないとして却下を主張した。これは職場の問題に目を背け負担を社員に押しつける労務政策であり、極めて遺憾である。今後は組合員の苦情申告を真摯に受け止め解決に向けて速やかに苦情処理会議を開催すること。

回答 苦情処理会議の開催については基本協約の定めに基づき適切に判断している。

2. 浜松駅在来線輸送の12月勤務表では52日の休日出勤が指定された。その理由を明らかにすること。

回答 業務遂行に必要な人員は会社が責任を持って配置している。要員の確保については最大限の努力をしていくがそれでも尚必要な休日勤務については適時指定していく考えである。

3. 11月在来線輸送から新幹線輸送に1名が配置換えとなった。その理由を明らかにすること。

回答 担務の変更については本人の能力適性等を総合的に勘案して実施している。又、業務遂行に必要な人員は会社が責任を持って配置している。

4. 専任社員は、給与の減、体力も気力も低下するため直ちに休日出勤を止めること。

回答 専任社員であることを理由に休日勤務指定の対象外にする考えはない。  
組合：1月の勤務に関しては浜松駅の寺田組合員については配慮があったと思ったのだが、そうではなかった訳だ、残念である。

5. 本人の同意を得ていない休日出勤は直ちに止めること。

回答 会社は基本協約に基づき社員に労働時間外又は公休日に勤務させることがあるとされており、休日勤務指定において本人の承諾を得ることが必要であるとは考えていない。

組合 要員不足は年中行事のように毎年、年末から3月まで同様の事態が発生している。会社は一年を通して要員を考えているのか。退職者は急に辞めないし、人数はだいたい分かるのではないか。欠員で助役試験に受かっている者を補充されても現場には半年もいない、助役になり他職場に移動してしまう。根本的に解決されない、残念である。

菊川駅で要員が2名欠けて、休日出勤が発生した。病欠は仕方ないが急に出向になったのはどのようなことか。出向者が出たことによりしわ寄せが来ているが、会社は適材適所に配置していると言うがどうなのか。

会社：本人の適正に考えて配置している。

組合：要員の手配は行うのか。3月には戻るのか。

会社：必要な人員は会社が責任を持って配置している。出向の理由については人事のことなので答えられない。

### 1. 基本要件

(1) 現行において5分折り返し作業は運転士の負担になっており、更に支援装置の操作・喚呼が増えることで、時間に追われた作業を迫ることになり「列車の安全・安定運行が保てない」と考える。会社が「安全・安定輸送」を求めるならば、ダイヤ改正では順方向への乗継時間は3分以上、折り返し運転作業は8分以上（電話乗継5分以上）とすること。

回答 そのような考えはない。作業上必要な時間は確保している。

(2) 起床後の拘束時間を5時間以内とすること。

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考案し、行路ごとバランスなども考慮し乗務割り交番作成基準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) 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 沼津変更なし。

浜松は担当作業を一部変更したため

構内A	8:30	を	8:40
構内B	8:35	を	8:30
構内C	8:20	～	16:50

(4) 土休日の行路も明らかにすること。

回答 現在未確定のため提示できない。

(5) 沼津運輸区・富士運輸区による東海道本線乗務区間を熱海～静岡間とした理由を明らかにすること。

回答 線見に費やす時間や、運転関係達示類の効率化をするためである。又、異常時において沼津・富士の乗務員だと島田駅の入換え作業が出来ないことや、島田止まりの列車を急遽浜松まで延長運転することに対応出来ないという課題があったことからこれを解消するためである。

### 2. 各運輸区の入路別要件

(1) 沼津運輸区

①157行路 2550G 国府津の看視はやめ休憩時間を確保すること。

回答 そのような考えはない。行路作成に当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り作成基準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。

②158 行路 2629M 沼津の看視はやめること。(後訓練に支障)

回答 そのような考えはない。行路作成に当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り作成基準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。

③165 行路 出勤時刻が早すぎるので、乗り出しの入換えを他行路に持ち替えること。

回答 そのような考えはない。行路作成に当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り作成基準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。

④166 行路 沼津での朝食時間を確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な朝食時間は確保している。

⑤168 行路 夕食時間を確保すること。(便 2573M→2573M の乗継箇所は、松田の停車時間があれば山北ではなく松田とすること)

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

⑥173 行路 拘束が 24 時間を超え、明け行路が長すぎるので 746M 沼津での入換えを他に持替えること。

回答 そのような考えはない。行路作成に当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り作成基準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。

⑦175 行路 夕食時間を確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

## (2) 静岡運輸区

①14 行路 433M～146M 併合補助まで休憩時間が少ないので改善をすること。

回答 そのような考えはない。必要な休憩時間は確保されている。

②23 行路 787M～451M まで休憩時間が少ないので改善すること。起床後の拘束時間が 6 時間以上と長いため、4003M 入換～4004M 入区を行路の前作業にするなど改善をすること。

回答 そのような考えはない。必要な休憩時間は確保されている。

③34 行路 起床後の拘束時間が約 6 時間 30 分と長いため改善すること。

回答 そのような考えはない。行路作成に当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り作成基準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。

④35 行路 起床後の拘束時間が 6 時間弱と長いため改善すること。

回答 そのような考えはない。行路作成に当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り作成基準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。

⑤38 行路 786M～860M 入区まで休憩時間が少なく夕食を摂る時間が無いので改善すること。

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

### (3) 浜松運輸区

①101 行路 夕食の時間を充分確保すること。食事を含む休憩時間は労外で40分以上確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

②103 行路 夕食の時間を適切な時間帯（17時～20時）に充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

③104 行路 10:57出勤で、昼食の時間が13:41乗り継ぎ以降となる。適切な時間帯（11時～13時）に食事できるようにすること。

夕食の時間を適切な時間帯（17時～20時）に充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な昼食時間は確保している。

④106 行路 明けの朝食時間を充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な朝食時間は確保している。

⑤112 行路 昼食の時間を適切な時間帯（11時～13時）に充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な昼食時間は確保している。

⑥114 行路 夕食の時間を適切な時間帯（17時～20時）に充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

⑦118 行路 夕食の時間を適切な時間帯（17時～20時）に充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

⑧124 行路 睡眠時間を充分（労外で5時間以上）確保すること。

回答 すでに確保されている。

⑨126 行路 夕食の時間を適切な時間帯（17時～20時）に充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な夕食時間は確保している。

⑩127 行路 昼食の時間を適切な時間帯（11時～13時）に充分確保すること。

回答 そのような考えはない。必要な昼食時間は確保している。

以上