

地本業務ニュース

J R 東海 労 ・ 静 岡 地 方 本 部

NO. 2 2026年2月6日 発行者：J R 東海 労 静 岡 地 方 本 部 半 場 弘 恭

職場改善要求やダイヤ改正 乗務員行路等について議論！

申第2. 3. 4号回答で業務委員会開催

1月30日、地本は支社と業務委員会を開催し、申第2号第3号第4号『令和7年3月「ダイヤ改正」に関する申し入れ』の回答を受けました。

以下、会社の回答と主な議論です（回答順）。

《会社回答》

申第3号「東海道線設備点検による長時間運転見合わせの事象について」

1. 事象に関わる時系列を明らかにすること。

会社：今回、パンタグラフの損傷は2回発生している。1回目は、11月5日16時36分下り779Mの車掌が安倍川駅到着時にパンタグラフからの火花を確認、その後車両係員が確認した結果、パンタグラフが損傷していることが発見された。静岡～安倍川間の地上設備及びその他の車両に異常がないことを確認し、21時29分に全線で運転再開した。2回目は、11月6日2時30分下り回送列車の運転士が焼津～西焼津間走行中パンタグラフからの火花を確認した。その後の調査で、石部トンネル内の漏水防止板が垂下しそれを留めていたフラットバーとパンタグラフが衝撃して、損傷させたことが5時頃に判明。点検復旧作業が完了し、12時26分に全線で運転再開した。列車影響は、1回目は東海道線の沼津～浜松間上下線で運転を見合わせ運休121本、部分運休553本、影響人員は約3万5千人、新幹線代行輸送を実施している。2回目は始発から静岡支社管内全区間で運転を見合わせ、運休311本、部分運休91本、影響人員約8万人であった。

2. 事象原因を明らかにすること。

会社：本件の原因は、防錆処理されていないボルトナットが湿潤環境下による腐食等の経年劣化に加え繰り返しの風圧による振動で破断したことである。背後要因として、腐食していたボルトナットの触手点検ではフラットバーにがたつきがないことを確認していたが、この点検方法では風圧等の外力に対して十分な耐力がないことを判断できなかった。

3. 関係部品の垂下防止対策はどのようにおこなわれていたのか明らかにすること。

会社：FRP板をフラットバーで固定しボルト留めしていた。

4. 今後の再発防止対策について明らかにすること。

会社：今後の対策については、応急的な対策として事故件となった石部トンネルにおいては緊急触手点検を実施し点検結果により追加補強の必要のある箇所には追加の補強を実施した。またその他の漏水防止板などを添加物のあるトンネルにおいても緊急目視点検を実施した。恒久対策として、石部トンネルの漏水防止板撤去を今年度末までに完了するように計画を前倒しした。尚、撤去後に漏水などで対策が必要な箇所は薬液の注入や防錆仕様の漏水防止板の設置を実施する。管理面の対策としてトンネルにおけるボルトナットの腐食に関する判断を明確化し、基準に応じて取り替えを実施する。

5. 運転見合わせ中の乗務員に対しては、健康を損なわないよう、待機時間及び休憩時間について、現場管理者が責任をもって具体的に指示を行うこと。

会社：待機時間および休憩時間についての指示は行っているが、不明点があれば職場の管理者に確認していただきたい。

組合：ボルトナットは防錆処理したものを使用していないのか。

会社：現在は防錆処理したものを使用している。石部トンネルのものは防錆処理されていなかった。

組合：それはなぜなのか。

会社：昔からのものが交換されずに使用されていた。2023年1月に石部トンネルで漏水防止板の脱落があり、対策としてその後は防錆仕様のボルトナット使用することとなった。また石部トンネルの漏水防止板の交換を進めているところであった。

組合：丹那トンネルの事象は教訓化されなかったのか。

会社：今回は違う原因で起きた事象だといえる。

組合：現場で乗務中の乗務員が、待機時間や休憩時間についてどうなるのかときけない場合もある。

会社：今回は、そのような指示ができるかは難しかったと思う。

組合：身延線や御殿場線まで止めなくて良かったのではないか。

会社：原因が解らずどこで現象が発生するか解らなかつたためである。

会社：再発防止に努めること。

申第4号「2026年3月ダイヤ改正に関する申し入れ」

I. 沼津運輸区

1. 157行路から158行路で退出から出勤まで時間が短いので、158行路を153行路と差し替えること。

会社：検討の結果、要望通りとはならないが交番順序の見直しを実施した。

EC1組	151	－	152	158	－	休	休	154	－	155	－	休
	休	156	－	157	167	－	休	休				
EC2組	161	－	162	163	－	休	休	164	－	165	－	休
	休	166	－	153	－	168	－	休	休			

167行路は12時08分出勤となる。

2. 173行路で482M熱海折り返し485Mは長時間乗務となるので、482Mをそれより前の列車と差し替えること。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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。なお列車の持ち替えを実施し、482M→485Mは175行路の乗務となっている。

3. 173行路で373系の分割補助作業があると思われるが、運転士の無線機による誘導は連結部が目視できないなど安全上問題があるので、駅係員を充当すること。

会社：当該の分割補助作業については静岡駅ホームでの作業のため駅係員が出場する。

駅係員の合図にて分割作業するため無線機は使用しない。なお列車の持ち替えを実施し、373系の分割補助作業は175行路の作業となった。

II 静岡運輸区

1. 5行路、7行路の明けの休憩時間を確保すること。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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. 23行路の明けの拘束が約7時間と長いので解消すること。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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. 31行路の971Mから978Mの4分折り返し、983Mから990Mの4分30秒折り返しの時間僅少を解消すること。

会社：必要な折り返し時間は確保している。

4. 28行路の263M沼津場面で到着から乗り継ぎまで1時間16分あるが看視になるのかどうか明らかにすること。看視であれば782M乗り出しから長時間となるので改善すること。

会社：263Mとあるのは265Mで、列車看視となる。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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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。なお列車の持ち替えを実施し265Mは26行路の乗務となる。また交番順序を以下のように見直した。

EC1組 変更なし

EC2組 34 - 17 23 - 休 休 16 - 15 - 休 休 14
- 12 18 - 休 休

EC3組 21 - 22 33 - 休 休 11 - 25 28 - 休 休
27 - 休 26 - 29 - 休 休

EC4組 31 - 32 13 - 休 休 24 - 35 - 休 休 36
- 37 38 - 休 休

5. 沼津駅神戸方からの入換えにおける通路6区にE3標を設置すること。

会社：設置の予定はない。

6. 菊川駅の新駅舎に女性休養室を設置するのか明らかにすること。また設置による菊川泊行路女性担務の有無を明らかにすること。

会社：女性休養室は設置される。設置に伴い必要な教育を実施したうえで菊川泊をさせることもある。

7. 現行21行路136Mのように乗務途中において両数が変わる場合は、継続乗務としないこと。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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。

Ⅲ 浜松運輸区

1. 1 1 1 行路で 3 7 3 系の併合作業があると思われるが、運転士の無線機による誘導は連結部が目視できないなど安全上問題があるので、係員を充当すること。

会社：連結器が正当方向であるかの目視確認は誘導担当の運転士が併合する前に連結器の向きを確認するため問題ない。

2. 2. 1 1 1 行路の 9 2 8 M から 9 3 3 M の休憩時間僅少のため、9 3 3 M をそのあとの列車と差し替えること。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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 8 行路の 7 4 5 M から 7 5 5 M の休憩時間が十分でないため、7 4 5 M をそのあとの列車と差し替えること。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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. 1 2 5 行路の 1 3 1 M 入換え後、4 2 7 M の乗継ぎまで十分な休憩時間が確保できないと考える。十分な休憩時間を確保すること。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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。

5. 5. 1 2 9 行路の 9 2 7 M から 9 3 1 M の休憩時間僅少のため、9 3 1 M をそのあとの列車と差し替えること。

会社：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ごとのバランスなども考慮し乗務割り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. 豊橋駅折り返し行路の折り返し時間について、作業の安全を確保するため 6 分以上確保すること。

会社：必要な折り返し時間は確保している。

組合：通路 6 区に E 3 標を設置しないのはなぜなのか。

会社：他の地上設備の関係上、設置する必要がない。

組合：後部を昇降台にあわせて停めれるのが乗務員の希望であるので、再考すること。

申第2号「労働条件等の改善要求について」

1. 車両区派出統合に伴う沼津駅構内検修施設の整理については、現行の構内運転士の詰め所及びトイレ等を確保したうえで行うこと。あるいは新設すること。

会社：派出統合による建物の撤去予定はなく、現行どおり使用可能である。

2. 泊勤務において、就寝前に乗務報告を完結しているが、事象は口頭報告しているであり、睡眠時間を削ってまで行わせることは安全上問題である。明けの時間で完結するようにすること。

会社：関係箇所と対応を行う場合もあるので、速やかに報告してもらう必要がある。

3. 出発時刻は、運転取扱い実施基準規程第2章第25条（2）において「列車が進行を開始した時」と定められている。よって停車時間を30秒以上とし、起動開始時に採時をするようにすること。

会社：運転取扱い実施基準規程第2章第25条（2）については、ドア閉時機の変更に關する施行に付いての通達をもって出発時刻の採時はドア閉した時と解釈するようにと訓練で周知されている。なお停車時間については変更する考えはない。

4. 異常時・災害時における出退勤および在宅休養時間を最大限確保できるように、勤務地は自宅から近い箇所とすること。

会社：必要な在宅休養時間は確保できている。また、勤務地については総合的に判断して決定している。

5. 指令より列車を止める指示を出した場合は、その理由も伝達すること。併せて一斉伝達も行うこと。また、長時間の運転見合わせとなった場合、随時途中の情報を一斉伝達すること。

会社：異常時等が発生した際は複数の列車をいっせいに止めることを最優先しているため、このタイミングでは理由までの伝達は行っていないが、関係列車の停車を確認後、列車無線にて発生内容等についていっせいに情報伝達を行っている。なお、お客さまからの問い合わせ等により運行情報の確認をする必要がある場合は、指令に連絡していただきたい。

6. 静岡駅電留線のカラス対策を行うこと。

会社：必要な都度、指定通路の清掃は引き続き実施するが、安全を阻害するものではないため指定通路の清掃以外の対策を行う考えはない。

7. 袋井駅下り本線4両標の視認性を向上すること。視認性の向上については点灯型も検討すること。

会社：視認性に問題はないため、そのような考えはない。

8. 運転席上部の冷房ファン吹き出しローバーが逆方向（前向き）の車両（S2編成等）がある。他の車両と同様に後ろ向きに風向調整が出来るよう取り付けること。

会社：すでに他の車両と同様に後ろ向きに風向調整ができるよう取り付けられている。

9. 前照灯が暗い車両があり視認距離が非常に短いものとなっている。特に雨天時には前ガラスの油膜により更に見にくいものとなっている（312-2315等）。よって、前照灯を明るいものとし、加えてワイパーブレードを撥水コーティングするタイプのものですること。

会社：前部標識等については、車両構造取扱い細則を満たした仕様としており、必要な前方視認距離を確保している。前面清掃時に油膜を取り除く効果のある薬剤を使って清掃を実施しており、前面ガラスの視認性に問題はないと考えている。したがって、撥水コーティングタイプのワイパー設置は考えていない。

10. 携帯予備時刻表はクリアケースに封入されているが、時刻表の印字面がクリアケースに溶着して剥がれてしまうため対策を行うこと。

会社：確認できないものではないと認識しているため、現状のままとする。万が一破れて確認ができないなどの状態になった場合は指令または当直に確認していただきたい。

組合：通路の清掃を行っているとのことだが、カラスの糞の落下自体が問題である。ワイパーの設置はできないのか。金属製のギザギザも効果があるのではないのか。指定通路を安心して歩くことができるようにすること。

会社：なんとかしたいと考えている。

組合：前照灯について車両構造取扱い細則ではどの様な照度ならOKとなるのか。

会社：問題が無いことを確認している。

組合：方向が悪くて見えにくいものもある。エアセクションや標識の数字が判別できない場合がある。312-2315車両は確認したのか。

会社：確認をした結果である。

組合：会社が問題無いとしたことについて、乗務員サイドからすれば、問題は解決されないまま乗務しなければならないということである。

会社：安全な車両を提供するためルールを設けて必要な点検を実施している。気付いたことを現場であげてもらうのはありがたいことだが、照度についてはこれが会社の見解である。

以上