「ＪＲ東海労働組合　名古屋地方本部
業務ニュース名古屋
2024年2月　1日 NO.415
発行責任者　荻野　隆一
編　　集　業　務　部

令和6年春ダイヤ改正に対する 行路・設備環境等改善要求について議論

1月30日、名古屋地本は申第4号で提出した「令和6年春ダイヤ改正に対する申し入れ」について回答を受け議論を行いました。多くの要求は改善されませんでしたが、中央線白紙改正により一部区所では私たちが問題にしてきた現行ダイヤは見直されての提案でした。要求には以前から要求し議論してきたが未だ解決されてきていない問題も含まれています。

1．基本要求

(1)R5年春ダイヤ改正でワンマン運転の拡大された。ホーム上の安全確保について厳しく言われる中でのワンマン運転の拡大は、何の設備上改善が見られない以上、安全確保の観点から認められない。列車防護、避難誘導に於いても然りである。全てを運転士の責任に負わすワンマン運転はやめること。

【回答】そのような考えはない。

《主なやりとり》

組合：ワンマン列車の拡大で2両編成列車はほぼワンマンとなった。通勤通学時間帯でもワンマンであり多客の対応となっている。地震・火災等異常時は対応が困難である。

会社：必要な教育は繰り返し実施している。

組合：JALの衝突事故で死傷者は出なかった。初動対応が重要である。200～300人の乗客で車内に入れない状況である。乗客の命を運転士一人で守れるのか疑問である。

会社：避難訓練は自治体も含めて取り組んでいる。

組合：これまでワンマン化してこなかった経緯があると思う。設備改善で会社は費用対効果を考えてと言うが命に関わることでは効率化は認められない。会社は現場で働く社員の不安を解消すべきである。

(2)朝夕通勤時間帯のワンマン列車は安全上の懸念があるため、全て車掌乗務とすること。

【回答】そのような考えはない。

(3)ワンマン運転に必要な設備・制度上の改善を図ること。
①全線区TOICA使用が可能と言われているが何年に完備するのか明らかにすること。
【回答】エリア拡大は準備ができた区間から順次行っていく。出来る限り早く実現したいとは考えている。
《主なやりとり》
組合:期間は決めているのか。
会社:知らせられる物はない。準備でき次第していくが結構な時間が掛かる。他社では全区間していないが当社は全区間を発表している。
組合:IC乗車券精算が多い区間を優先的に導入すること。

②ホーム上の安全確保策を充実すること。
【回答】適宜適切に対応している。

③起動開始後のホーム上の安全確保についての考えを明らかにすること。
【回答】省令に則り適宜適切に対応している。

④ワンマン列車ドア扱いは全て全車扱いとすること。
【回答】そのような考えはない。

(4)拘束時間について
行路の拘束時間が長すぎる。拘束時間を泊行路24時間、日勤行路10時間以内とすること。
【回答】現行の通りとする。

(5)日勤行路は、休日(公・特)前後に勤務指定できるよう出退勤時間を設定すること。
【回答】現行の通りとする。

(6)日勤行路前日の訓練指定を止め在宅時間の確保を図ること。
【回答】現行の通りとする。

(7)前泊は無償で拘束をするものであり、在宅時間としての各家庭での生活を奪い問題である。
前泊行路は廃止し当日出勤できる時刻とすること。
【回答】現行の通りとする。

(8)行路途中で数時間もの無駄な労外時間が発生している。一方、拘束時間は長く、食事時間や睡眠時間のとれない行路が多くある。無駄に長い労外時間を見直し、拘束時間の短縮、食事時間や睡眠時間の確保を図ること。
【回答】必要な時間は確保している。。

(9)泊行路は、睡眠時間として最低6時間を確保すること。
【回答】現行の通りとする。
《主なやりとり》
組合:睡眠時間はしっかり考慮して欲しい。早起こしになると2時間程度になってしまう。車両区社員の対応強化が必要である。
会社:管理者・車両区社員も協力はしている。

(10)泊行路の出勤時刻は10時以降とすること。
【回答】そのような考えはない。

(11)食事時間は、労外として1時間以上確保すること。
【回答】現行の通りとする。

(12)食事時間は、常識的な時間帯で設定する事。各食事時間の間隔についても常識的な間隔とすること。
【回答】現行の通りとする。

(13)乗務交代後、次列車乗務までの時間について、生理現象も考慮し40分以上間合いを確保すること。
【回答】そのような考えはない。

(14)乗務員については15～20分前の早め出勤が実施され、サービス労働の温床となっている。「乗務員の申告により早め出勤を受付けている。」と言うが、早め出勤後については、徐行・変更事項等の多少により変動する準備時間不足に対応する為であり、乗務員自身のサービス労働によって安定輸送が確保されているのが実態である。よって、出勤した時点で勤務時間とすること。
【回答】そのような考えはない。
《主なやりとり》
組合:新型CASTへ移行準備期間である。懐中時計は回収との噂を聞いている。業務中の時間管理は何をもって確認するのか。懐中時計は必要である。
会社:意見として聞いておく。

(15)現行準備時間が設定されてから以降、CASTの設定、アルコール検査、車携機導入など出勤時の実施項目が追加されているが準備時間の変更は無い。点呼が重なるなど走って出場する場面もある。そもそも準備時間が不足しているので、準備時間を15分加算し適正な時間を確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。。

（16）終了点呼時間を過ぎる事が多く発生している。点呼待ちを見越したA表を準備している職場もある。終了点呼前の準備報告時間が不足していると考える。よって、現行より10分加算すること。
【回答】現行の通りとする。

（17）折り返し時間10分、順方向乗り継ぎ5分を確保すること。ワンマン列車については特に配慮すること。
【回答】必要な時間は確保している。。

（18）運転士・車掌の基本動作を確実に行うと列車の停車時分は30秒では足りない。停車時分を45秒以上確保すること。
【回答】必要な時間は確保している。。

（19）専任社員の安心して働ける職場環境を整え、今後の65歳定年を見据えた乗務員の労働環境作りをするため「高齢者交番」は欠かせない。高齢者向け行路を設定すること。
【回答】そのような考えはない。
《主なやりとり》
組合：高齢者交番についてはこれからも高齢者の乗務員は存在していく。私たちはあきらめずに要求していく。

（20）SH行路についても早急に明らかにすること。
【回答】現行の通りとする。

（21）豊橋駅と米原駅での接続列車の間合いは5分以上確保する事。
【回答】必要な時間は確保している。。

（22）乗務に必要な規定の訂正は勤務時間に訂正させ訓練で説明し周知すること。
【回答】乗務員勤務においては決められた作業を終わると所定労働時間における余り時間が発生するが規程類の訂正作業は勤務毎のこれらの積み重ねの中で充分に実施することが可能である。

（23）東海道線金山駅など、今後増加する可動柵設置駅については、停車時分を1分以上とすること。加えて、緊急対応するためホームに駅員を常時配置すること。
【回答】そのような考えはない。

(24)ICカード対応多発列車については車掌乗務列車とすること。
【回答】提案の通りとする。

(25)乗泊の寝具(布団カバー・シーツ等)交換は業者に依頼すること。
【回答】そのような考えはない。
《主なやりとり》
組合:休養室の壁が薄く隣室のベッドメイキング音で睡眠の妨げになっている。
会社:困難である。

2. 各区所別要求
【神領運輸区】
1. 各駅の停止目標の10両標を8両標若しくは〇標に変更すること。
【回答】適宜適切に対応していく。

2. 中津川、土岐市、千種駅の特急専用の停止目標を廃止し普通列車用に統一すること。
【回答】適宜適切に対応していく。

3. 名古屋7、8番詰所の混雑が激しい。鉄事の中に誰でも使える休憩室を作ること。
【回答】そのような考えはない。

4. 4組の行路では睡眠時間が少ない行路が多い。平準化のために他の組と持ち替えること。
【回答】提案の通りとする。

5. 以下の行路は睡眠時間が短いうえに、明けが遅い又は連続乗務になるため改善すること。
B82行路(神領泊5:15分)明けで労外がないまま5:19分連続乗務となる。
B85行路(神領泊5:17分)明けで労外4分で4:28分の乗務となる。
B86行路(神領泊4:58分)前日の乗務量が多い
【回答】提案の通りとする。

6. B83行路の回789Mの神領発車を早くし、中津川での睡眠時間を増やすこと。
【回答】提案の通りとする。

7. B72行路は4時台に起床し明けが12時になる。改善すること。
【回答】提案の通りとする。

8. 折り返し時間が短い列車がある。改善すること。

B72行路（613M～626M、5”45）
B75行路（回731M～100M、6”00）
B78行路（回733M～600M、4”30）
B85行路（173M～188M、5”45）
B88行路（153M～164M、5”45）
【回答】提案の通りとする。

9．B75行路の回731M～100M及びB78行路の回733M～600M折り返しは、運転士ではなく車掌が行き先設定ドア「開」作業を行うように変更すること。
【回答】提案の通りとする。

《主なやりとり》
組合：運転時分3分短縮がされた。停車時間をつめたのか。
会社：315系統一で車両性能向上した。ランカーブにより作成した。
組合：時間に追われると安全を阻害する。余裕ある作業とすること。

【中津川運輸区】
基本的要求
1．従来からの3組（名古屋～中津川間のみ行路）に今回、中津川～塩尻間を入れたのは何故か。
【回答】中央線の輸送体系の変更（白紙改正）により行路作成を行った結果である。

2．行路、宿泊場所の均等化の為、3組有るのを2組に統一すること。
【回答】提案の通りとする。
《主なやりとり》
組合：3組の必要性が疑問である。
会社：転勤者の養成ロスが発生しないようにあると認識している。
組合：他の組への弊害がある。

3．午後訓練を廃止し、訓練時間を9：45～11：45とすること。それに伴ってB24・B25をB3　2・B33と差し替えること。ただし、上記2項に改めるので有ればその限りではない。
【回答】提案の通りとする。
《主なやりとり》
組合：睡眠不足での午後訓練は身体にきつい。延長されれば夕方終わりである。午前訓練にできるはずだ。
会社：提案の通りです。

運転士行路

1．1組に従来、神領運輸区のみであった土岐市泊行路B15行路に入れたのは何故か。線路見習い等を含め充分な教育を行うこと。

【回答】行路検討を行った結果である。教育については適宜適切に対応していく。。

2．B23行路　1832M乗務～1839M乗務終了まで労外が無い為、疲労が大きい。見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

3．B32行路　出勤時間が早い為、乗り出し列車2714Mを変更すること。

【回答】提案の通りとする。

4．B33行路　夕食時間を30分以上確保すること。

【回答】提案の通りとする。

【大垣運輸区・車掌】

共通要求

1．朝の乗務で2時間以上連続乗務した場合は次列車乗務まで40分以上間を置くこと。

【回答】提案の通りとする。

2．乗務時間が4時間を超えたら1時間以上の労働外時間を設定すること。

【回答】提案の通りとする。

班別要求

A班

1．1行路　夕食時間が2335F名古屋駅到着16時43分から次列車乗務348F17時40分までの57分しか無いので見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

2．2行路　出勤時間が8時20分早い。

【回答】提案の通りとする。

3．4行路　昼食時間が便乗2330F名古屋駅到着12時43分から次列車乗務136F13時26分までの43分か無いので見直すこと。

【回答】提案の通りとする。

4．5行路　出勤時間が8時55分早い。

【回答】提案の通りとする。

5．6行路　夕食を買う場所、時間が無いので、名古屋駅から熱田駅便乗列車を見直して夕食を買う場所、時間を確保すること。
【回答】提案の通りとする。

6．8行路　出勤時間が9時50分早い。アケの場面の5時28分便回501F大垣から関ヶ原、関ヶ原から豊橋2300F、豊橋から2109F大垣駅まで乗務、2109F車内点検終了9時23分まで3時間55分連続乗務のため見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

B班
7．11行路　出勤時間が9時35分早い。昼食時間が大垣212F到着12時04分から次列車乗務2528F12時51分までの47分しか無いので見直すこと。夕食時間が2119F米原駅到着19時35分から次列車乗務2372F20時30分までの55分しか無いので見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

8．13行路　夕食時間が346F名古駅到着17時11分から次列車乗務353F17時56分までの45分しか無いので見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

9．15行路　出勤時間が9時05分早い。昼食時間が豊橋駅2302F到着11時09分から次列車乗務131F12時00分までの51分しか無いので見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

10．16行路　夕食時間が2337F名古や駅到着17時13分から次列車乗務2352F18時08分までの55分しか無いので見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

11．17行路　名古屋駅342F乗務から岡崎駅355F岐阜駅356F名古屋駅まで3時間21分連続乗務のため見直すこと。アケの場面の大垣駅110F乗務豊橋駅2115F大垣駅乗務、2115F車内点検終了10時34分まで4時間19分連続乗務なので見直すこと。
【回答】一部修正する方向で検討する。
《主なやりとり》
組合：どのように修正するのか。
会社：2115Fを2307Fに変更し豊橋で25分確保した。

12．18行路　出勤時間が9時55分早い。
【回答】提案の通りとする。

C班
13．21行路　昼食時間が2524F名古屋駅到着12時28分から次列車乗務129F13時10分までの42分か無いので見直すこと。夕食時間が353F名古や駅到着17時56分から次列車乗務151F18時42分までの46分しか無いので見直すこと。アケの場面の701F大垣から美濃赤坂乗り出しで6往復連続乗務は体調や生理現象を考え見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

14．22行路　出勤時間が7時21分早い。昼食時間が大垣210F到着11時33分から次列車乗務2526F12時26分までの48分しか無いので見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

15．24行路　昼食時間が名古屋駅2520F到着11時28分から次列車乗務331F12時25分までの57分しか無いので見直すこと。アケの場面で313F岡崎駅乗務米原駅到着8時44分まで2時間29分連続乗務は生理現象を考えて見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

16．26行路　夕食時間が2117F名古駅到着18時08分から次列車乗務153F18時56分までの48分しか無いので見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

17．27行路　昼食時間無し、見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

D班
18．31行路　アケの場面岡崎駅317F乗務岐阜駅314F岡崎駅到着314F車内点検終了時間9時49分まで3時間20分連続乗務のため生理現象を考えて見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

19．32行路　アケの場面、便回501F大垣から関ヶ原、2704F豊橋駅9時24分到着まで2時間44分連続乗務、生理現象を考えて見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

20．33行路　アケの場面の2306F大垣から豊橋駅2507F大垣駅到着まで3時間15分連続乗務、生理現象を考えて見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

21．34行路　336F名古屋駅乗務岡崎駅から349F岐阜駅から350F名古屋駅名古屋駅から便乗350F熱田駅の連続乗務のため熱田駅での夕食を買う場所、時間が無いので、名古屋駅から熱田駅便乗列車を見直して夕食を買う場所、時間を確保すること。アケの場面の2302F大垣から豊橋駅から2111F大垣駅乗務終了後2111F車内点検終了時間9時45分まで3時間21分連続乗務、生理現象を考えて見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

22．35行路　昼食時間が無い。大垣から便回164F岐阜駅から164F豊橋駅22時05分まで2時間32分連続乗務、生理現象を考えて見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

23．36行路　出勤時間が9時07分早い。アケの場面豊橋駅2301F乗務大垣駅、大垣駅から310F名古屋駅乗務、2時間26分連続乗務、生理現象を考えて見直すこと。
【回答】提案の通りとする。

【美濃太田運輸区・運転士】
1．B53行路　夕食の休憩時間が短いため、改善すること。19:06～19:33
【回答】提案の通りとする。

2．B54行路　昼食の休憩時間が短いため、改善すること。12:51～13:19
【回答】提案の通りとする。

3．B77行路　753C美濃太田0:13着後、入区開始の0:42まで時間がある。入区を早めて睡眠時間を確保すること。
【回答】提案の通りとする。
《主なやりとり》
組合:入区待ち時間が29分ある。改善できないのか。
会社:車両区の都合である。調査したが困難であった。
組合:他区所でも車両区が優先されていると感じている。乗務員からの声も確り聞いて欲しい。

4．以下の行路は訓練待ちが長時間のため訓練指定をやめること。B53、54、57、62、64、65、67、73、76、77行路

【回答】提案の通りとする。

5．運転士による連結器カバーの取り扱いは労災防止のため、駅係員が行うこと。
【回答】そのような考えはない。

【美濃太田運輸区・車掌】
1．C7行路の1034Dでは
　現行　高山発14時44分で名古屋着17時04分45秒
　改正　高山発14時46分15秒で名古屋着は17時04分45秒となっていて高山・名古屋間が2分15秒短くなっている。なぜ運転時分が短くなったか明らかにすると共にこれ以上の無理な時間短縮は安全を損なうのでやめること。
【回答】特急ひだ号の高山駅発車時刻の見直しにより久々野駅での行き違いの運転停車による停車時間を短くしたため。。

2．C9行路において駅業務（20：45～21：10）が指定されている。その業務内容を明らかにすること。
【回答】車内点検業務及び客終表示業務である。
《主なやりとり》
組合：駅業務は営業ではないということなのか。
会社：営業ではない。現行の作業を駅で行ってもらう。担当は、1733C・762Cである。

3．C9行路の駅業務において便回1726D（美濃太田着20：27着）が遅延した場合、指定されている業務はどうなるのか明らかにすること。また、同列車が遅れると美濃太田駅では中線に入線する。この場合、中線にはホームがないがどのような安全対策を取るのか明らかにすること。
【回答】車掌は列車が遅延し次の作業に支障が出る場合は自区当直に報告するよう指導している。また、中線については指定通路でもあり待避禁止箇所及び一旦停止箇所が分かりやすく明示されているため問題ない。

4．C7行路1034Dの車内点検5分（17：05～17：10）
　C10行路32Dの車内点検3分（16：09～16：12）では車内点検時間が短く作業に支障をきたす。何を根拠にしているのか明らかにすると共にCMCと仕事を分担すること。
【回答】必要な時間を確保している。

職場環境
1．飛騨萩原駅はカーブ駅であるのにITVが設置されていない。4両以上では前方が確認できない。ITVを設置すること。

【回答】現時点で計画は無い。

2．高山駅1番ホーム、階段から乗務員詰所の間が非常にたばこ臭い（駅外に喫煙所があり煙が流れてくるため）ので対策をすること。
【回答】現時点で対策の予定はない。

3．下呂駅では中央が明るく、前方と後方が非常に暗くて確認し辛い。ホーム全体を同じ明るさにすること。
【回答】照度に関する基準に則り適切に対応している。

4．全ての駅の照明が暗い。改善すること。
【回答】照度に関する基準に則り適切に対応している。

5．屋根がない駅がある。設置すること。
【回答】会社として必要な整備はしており今後も適宜適切に対応していく。

6．施設内の雑草対策を万全にすること。
【回答】適宜適切に対応している。
《主なやりとり》
組合：適宜適切と回答あるが酷い箇所を散見する。
会社：今後も適切に対応していく。

【伊勢運輸区】
1．B22・B42行路　明け行路が長い。この間、要求し続けているが全く改善されていない。改善すること。
【回答】提案の通りとする。
《主なやりとり》
組合：列車体系も含めて検討できないのか。列車本数増なら組み方がある。
会社：困難である。
組合：年度末、年休消化になるとこの行路ばかりである。

2．B21行路　食事時間確保のため2918D名古屋駅での乗継はB44行路と電話乗継とすること。
【回答】現行の通りとする。

3．B45行路　2907D鳥羽駅で車内清掃が指定されている。他の列車には車内清掃は指定されていない。理由を明らかにすると共に車内清掃指定を撤回すること。

【回答】実態調査を行い必要な箇所に清掃箇所を指定している。

4. 紀伊長島～新宮間は殆ど津波浸水区域で危険な地域であることは会社も認識しているはずである。ワンマン列車で運転士のみに対応させることには、限界がある。人命尊重からの観点からも車掌乗務とすること。
【回答】提案の通りとする。

5. 近鉄線値上げにより競合区間は旅客増となっている。適切な編成両数にすること。
【回答】お客様のご利用状況を基に計画している。今後も継続的に調査を行い適宜適切に対応していく。
《主なやりとり》
組合：旅客が流れているのはチャンスである。逆戻りしないように利便性等サービス向上をするべきである。
会社：関西線の車両変更等気は遣っている。

6. コロナ5類以降、観光地では旅客が増えている。これまで以上の列車遅延が発生することが想定される。以下の駅に要員を配置すること。
　紀勢線　一身田駅・高茶屋駅
　参宮線　二見浦駅・鳥羽駅
【回答】そのような考えはない。

以　上