

令和7年春ダイヤ改正等について会社説明を受ける

12月13日、名古屋地本は会社から令和7年3月15日(土)実施の「令和7年春ダイヤ改正」について説明を受けました。今回のダイヤ改正では、①豊橋駅での同一ホーム乗り換えにより利便性向上、②夜間車両留置、回送列車の見直しが提案されました。R7年12月以降実施とする、在来線名古屋駅における駅輸送体制の見直しについての説明も行われました。また、2025D飛騨古川行き特急ひだ25号において車掌による車内清掃を行う事と、ワンマン・ツーマン列車でドア閉時刻の変更を行い、発車時刻となってドア閉とする事の説明がありました。

組合からは、清掃の問題、名古屋駅立ち番廃止による安全性低下などを提起し以下のような議論を行いました

【主な議論】

組合:大きくは変わらないという印象。豊橋・名古屋・大垣運輸区で乗務キロの変動がある。

会社:豊橋駅連動取替による同一ホーム乗り換えが行われ、直通列車が減り列番を変更しているため。名古屋運輸区においては異常時を考え、普通列車を増やしている。

組合:同一ホーム乗り換えによる変動はどのくらいなのか。

会社:直通列車は14本から3本へ、同一ホーム乗り換えは8本から79本へ、跨線橋を渡るのは17本となる。

組合:中津川運輸区車掌の247.2キロの増加はどのような内容か。

会社:インバウンドの増加により、しなの号の便乗であったのを特改としている。

組合:ドア閉のタイミングの変更については運転時分は組み込まれるのか。

会社:停車時間を15秒減らして、発車時刻となってドア閉とし起動開始する。ドア閉時の時間分として、運転時分に15秒組み込む。

組合:名松線における夜間留置、回送列車見直しとはどのような内容か。

会社:家城駅での夜間留置を再開する。下り本線のみ水平化工事を2月以降行う。

組合:家城駅寢室はしばらく使っていない。使用出来る状態なのか。

会社:清掃を行う。本務と予備と二部屋使えるようにする。

2025Dについては飛騨古川駅着後CMCが清掃を行っているが、高山運輸区車掌が行う事とする。25D・2025Dは高山運輸区車掌乗務とし、美濃太田運輸区車掌と持ち替える。

組合:CMCにおける人員不足の影響だろうが、車掌は清掃のプロではない。無理があるのではないか。25D・2025Dは遅延する頻度が高い。遅延時においては掃除時間が極端に少なくなる。サービス低下を懸念する。

会社:掃除方はマニュアルを作り教育していく。遅延時にどのような清掃とするかは検討していく。

組合:サービス低下とならないよう、CMCによるプロの掃除を行うべき。

名古屋駅の駅輸送体制見直しについては、立ち番を廃止するのか。

会社:立ち番をなくしていくこととなる。輸送本部で一括して管理していく。

組合:通勤時間帯は危険ではないか。異常時の対応はできるのか。

会社:朝夕のホームに人員を配置するのかは考えて行く。異常時は信号や列車無線で対応していく。

組合:過去には目の不自由の方が衝撃された事もある。看板駅である名古屋駅に人が居ないので、お客様から不安の声が出るのではないか。組合として申し入れを検討する。

会社:今後も説明を行っていく。

地本は、これらの説明を受け以上のような議論を行ってきました。12月25日、要求をまとめ会社に提出し来年1月28日に再度ダイヤ改正について議論を進めます。

以 上

令和6年12月13日
東海鉄道事業本部

2025年3月ダイヤ改正について

2025年3月ダイヤ改正について、下記のとおり実施する。

記

1. 施策内容

- 2025年3月ダイヤ改正施策
・豊橋駅同一ホーム乗換による利便性向上

2. 要員増減

概要	箇所	担務	要員増減
夜間車両留置、回送列車の見直し	伊勢運輸区	運転士	△1

3. 実施時期

令和7年3月15日（土）

以上

令和6年12月13日
東海鉄道事業本部

在来線名古屋駅における駅輸送体制の見直しについて

在来線駅のホームに常駐し、乗務員に出発指示合図等を送る駅係員（以下、「列車扱い係員」という）の業務はこれまで順次廃止してきたところであるが、名古屋駅については、新幹線等との接続確保・旅客案内及び列車発車時のホーム上の安全確保のため残置してきた。

今般、安全を確保しながら、他の係員との業務分担と機能配置を見直すことにより、名古屋駅においても列車扱い係員を廃止し、駅輸送体制の見直しを下記のとおり図ることとしたい。

記

1. 施策概要
 - ・列車扱い係員が行う業務を駅輸送本部で集約して実施、列車扱い係員の廃止
 - ・情報入力担当を駅輸送本部に移設して、旅客案内を含めた輸送業務体制の一元化
2. 工事内容
 - ・駅輸送本部の設備改良
 - ・ホーム上の設備改良
3. 実施時期
令和7年12月以降
4. その他
本施策による要員効果については別途提示する

以 上

《参考資料》

改正の諸元比較（在来線）

令和7年3月改正

1. 列車本数

(単位：本/日)

		現行	改正	増減
特急		102	102	0
急行		0	0	0
普通	名古屋	1,517	1,528	+11
	静岡	573	570	△3
	計	2,090	2,098	+8
合計		2,192	2,200	+8

2. 列車キロ

(単位：キロ/日)

		現行	改正	増減
特急		14,510	14,510	0
急行		0	0	0
普通	名古屋	81,230	81,230	0
	静岡	33,400	33,400	0
	計	114,630	114,630	0
合計		129,140	129,140	0

3. 車両キロ

(単位：キロ/日)

		現行	改正	増減
特急		74,140	74,140	0
急行		0	0	0
普通	名古屋	390,170	391,340	+1,170
	静岡	148,530	146,120	△2,410
	計	538,700	537,460	△1,240
合計		612,840	611,600	△1,240

参考資料

令和7年春ダイヤ改正 乗務員運用指標

令和6年12月13日現在

	運用表上所要数			総乗務キロ			改正運用指標(1人1日平均)			
	現行	改正	増減	現行	改正	増減	乗務キロ	乗務時間	労働時間	
車 掌	豊橋運輸区	59	59	0	9551.6	9652.2	100.6	235.4	4:57	7:12
	名古屋運輸区	100	100	0	18283.4	18262.9	△ 20.5	260.9	4:35	7:11
	大垣運輸区	83	83	0	16256.3	16176.2	△ 80.1	283.8	4:34	7:07
	伊那松島運輸区	33	33	0	3675	3675.0	0.0	159.8	5:18	7:13
	美濃太田運輸区	23	23	0	3721.4	3782.0	60.6	236.4	4:42	7:08
	高山運輸区	11	11	0	2558.2	2472.8	△ 85.4	309.1	4:57	7:00
	中津川運輸区	46	46	0	9130.7	9130.7	0.0	285.3	4:40	7:02
	神領運輸区	58	58	0	9127.4	9374.6	247.2	234.4	4:09	7:03
	亀山運輸区	22	22	0	3490.3	3490.3	0.0	232.7	4:39	7:12
	伊勢運輸区	22	22	0	4198.7	4198.7	0.0	279.9	4:46	7:03
運 転 士	豊橋運輸区	88	88	0	12405.8	12571.5	165.7	209.5	4:48	7:07
	名古屋運輸区	111	111	0	16672.5	16403.5	△ 269.0	210.3	4:18	7:09
	大垣運輸区	100	100	0	16751.1	16799.6	48.5	243.5	4:20	7:09
	伊那松島運輸区	39	39	0	3877.8	3877.8	0.0	143.6	4:59	7:12
	美濃太田運輸区	54	54	0	6183.9	6183.9	0.0	162.7	4:26	7:06
	高山運輸区	29	29	0	4494.2	4494.2	0.0	224.7	4:44	7:09
	中津川運輸区	49	49	0	8406.8	8406.8	0.0	247.3	4:34	7:05
	神領運輸区	86	86	0	12742.8	12740.1	△ 2.7	215.9	4:09	7:02
	亀山運輸区	46	46	0	6585.5	6585.5	0.0	205.8	4:45	7:13
	伊勢運輸区	67	66	△ 1	8727.9	8672.7	△ 55.2	188.5	4:33	7:06

現段階での指標であり、今後の作業進展により変更する場合があります。