

令和7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28日、名古屋地本は申第4号で提出した「令和7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。一部区所では一部修正を勝ち取り要求が実現しました。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. 基本要件

(1)R5年春ダイヤ改正でワンマン運転の拡大された。更に、業務改革でR8年以降には3両編成以上の列車のワンマン運転が計画されている。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、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ず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の施策が進んでいる。高山線で実施されていた運転停車の扱いが他の線区にも拡大された。車掌による列車進入時・進出時の状態注意が無くなった。会社の考えを聞きたい。

会社:問題ないと認識している。

組合:ワンマン列車発車時に駆け込み乗車等、列車接近があった時に運転士だけでは対応できない。会社は前方注視に力を入れている。後方は見なくて良いのか。

会社:ドア「閉」後方オーライまで確認してもらえばいい。起動開始後は前方注視して下さい。

組合:起動開始後は運転士に責任は無いということを確認する。ワンマン運転について運輸局からの制限はないのか。

会社:ダイヤ改正毎に説明はしている。

組合:長野駅殺傷事件があった。車内でこのような事象が発生すれば運転士一人では対応できない。今後、編成が長くなると後方車両は何が起きているのか分からない。

会社:非常ブザー・カメラを設備している。

組合:運転中はカメラ画像見ることは禁止となっている。

会社:防犯の意味でのカメラです。

(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。でき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:エリア拡大は何年に整備されるのか。

会社:お示しできる物はない。プレス発表している。

組合:IC処理票の発券枚数は把握しているのか。

会社:把握している。

組合:処理票発行に時間を要し列車遅延が発生している。業研で簡素化を目指したそうだが実現していない。検討すること。他社との会社跨ぎができないのも不便を掛けている。解消できないのか。

会社:会社跨ぎができないことは解消したいとは考えている。

②ホーム上の安全確保策を充実すること。

【回答】適切に対応している。

《主なやりとり》

組合:ホーム柵と転落検知マットとの併用は考えていないのか。

会社:併用は考えていない。ホーム柵を増やしていく考えである。

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】乗務員の拘束時間は列車ダイヤによる制約も大きく食事時間や休養時間の確保との関連もあることから拘束時間の制限を設けることは考えていない。

(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】現行のとおりとする。

(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】現行のとおりとする。

(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】現行のとおりとする。

《主なやりとり》

組合: 家族と過ごす大切な時間を前泊により奪われている。解消すること。

会社: 解消は困難である。

(8) 行路途中で数時間も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】現行のとおりとする。

(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】現行のとおりとする。

《主なやりとり》

組合: 食事時間として会社は何分必要と考えているのか。

会社: 着発40分を目安にしている。

組合: 睡眠時間の同じ考えか。着発では着後の看視や発車前に乗継ことから実質は30分に満たない。実質40分以上を確保すべきだ。

(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】現行のとおりとする。

(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。

(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。よって、現行より10分加算すること。

【回答】現行のとおりとする。

(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) ドア「閉」時機の変更が説明された。基本動作変更時はこれまで通り習熟期間を設定すること。また、この取扱い変更によるCASTの残時刻表示方に変更があるのか明らかにすること。

【回答】基本動作の変更については訓練にて適切に周知していく。CASTの残時刻表示については現行と変わらない。

《主なやりとり》

組合:1月訓練で説明されたが試行期間中に早締めした場合許されるのか。

会社:再度ドア「開」してください。

組合:長年に亘って起動開始は発車時刻だった。染みついている。運転室後方で見ている旅客はCASTを見ていつもこの運転士は遅れて発車していると見られる。

会社:広報で知らせる。

組合:基本動作変更時は試行期間ではなく習熟期間だった。多少誤っても良かった。

会社:習熟期間ではなく試行期間である。

(20)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:今後、高齢者乗務員増が予想される。考えていくべきだ。

会社:若い社員から不公平感を持つ。

組合:いづれ皆、高齢になる。若い方も将来が見える。賃金が75%になれば見合った仕事にするべきだ。

(21)SH行路についても早急に明らかにすること。

【回答】現行のとおりとする。

(22)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。

(23)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が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十分に実施することが可能である。

(24)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。

《主なやりとり》

組合:中央線名古屋駅は定位置停止装置が設置され負担が軽減された。拡大を要求する。

会社:意見は伺っておく。

(25)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】提案のとおりとする。

(26)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。

2. 各区所別要求

【中津川運輸区】

共通

1. しなの号の名古屋発時刻を全て、00秒発としたのは何故か。以前、〇時〇分15秒発としたのは、旅客からの要望では無かったか。

【回答】ドア閉時機の変更により発車時刻も見直している。

《主なやりとり》

組合：ドア「閉」時機変更で発車が遅れる。運転士に負担が掛かる。

会社：運転時分に盛り込まれている。これまで通りの運転操縦で良い。

組合：訓練で説明されたが不可解である。

2. 現行3組交番あるのを2組に統一すること。

【回答】提案のとおりとする。

3. 午後訓練を廃止し、訓練時間を9:45～11:45とすること。

【回答】提案のとおりとする。

1組

1. B11行路 夕食時間を30分以上確保すること。

【回答】提案のとおりとする。

2. B13行路 1844M車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合：他の行路でも車内清掃が行路表で示されている。何故なのか。

会社：車内清掃時間を明確にした。

組合：車内清掃後に乗継があるが時間が示されていない。電話乗継なのか対面なのか。乗継でから清掃するのか清掃後の乗継なのか不明である。

会社：即答できない。後日に回答する。

3. B17行路 1864M及び回876M着後の車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

2組

1. B25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。1842M車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

2. B27行路 1860M到着後及び1862M入換後の車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

3組

【回答】提案のとおりとする。

1. 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】提案のとおりとする。

2. B34行路 1830M入換後の車内清掃作業は止めること。

【回答】提案のとおりとする。

【美濃太田運輸区・運転士】

1. 下記行路は訓練までの待ち時間が長時間となるため、訓練指定を取りやめること。取りやめる事ができない場合には訓練開始時刻を変更すること。

B53・B61・B63・B64・B65・B67・B73・B74・B76・B77

【回答】訓練指定をとりやめることは出来ないが午後訓練の開始時刻を前倒しし待ち時間の短縮を図る。

《主なやりとり》

組合:訓練を3パターンにしたことで待ち時間のロスが減った。要求の成果なのか。

会社:職場での意見もあった。そうとってもらってもいい。

2. 下記の行路は食事時間が少ない。健康面でも問題である。

B54行路昼食時28分、B65行路昼食時26分、B77行路夕食時27分と労働外時間が短い
ため、時間を確保すること。

【回答】一部修正する方向で検討する。

《主なやりとり》

組合:修正の内容はなにか。

会社:B54・B77行路は困難だがB65行路の労外12:48～13:25まで労外を37分とした。

3. 1700C美濃太田～岐阜間、746Cは多客となるため、ツーマン列車にすること。ツーマン列車にできない場合は、全車扱い列車とすること。

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合:相当な乗客数でありお客様に迷惑を掛けている。

会社: 必要なところは改善していく。

【美濃太田運輸区・車掌】

1. 下記の列車は車内点検の時間が短い改善すること。

C8-WF行路 32D 名古屋 (16:09~16:12) 3分

C7行路 1034D 名古屋 (17:06~17:10) 4分

C10行路 24D 名古屋 (10:35~10:39) 4分

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合: 特急列車は特大荷物等で降車するのに時間が掛かっている。

会社: 承知しているが問題ない。往復の点検ではなく片道だけである。

組合: 乗務員による車内点検開始後に労災も発生している。慌てさせることは良くない。

会社: ありましたか。

組合: あった。あつてはならないことだ。

2. 夕食の時間が遅すぎるので改善すること。

C6-WH行路 点呼(21:15)の後になる。

【回答】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合: 食事時間が遅い。改善できないのか。

会社: 639D着から646Dの間でして貰いたい。

組合: 早すぎる時間設定だ。

【伊勢運輸区】

1. 2組・3組の引き抜き行路が提示されていない。提示すること。

【回答】今後、行路を記載した乗務割交番順序図表を提示する。

《主なやりとり》

組合: 他の組では提示されていた。

会社: 直前まで作業していたため決定できなかった。

2. B16行路夕食時間が短い改善すること。

【回答】提案のとおりとする。

3. B21・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】提案のとおりとする。

《主なやりとり》

組合:この行路はずっと改善要求してきている。何とかならないのか。

会社:列車体系上困難である。

組合:列車体系を変えるべきだ。

4. B23行路 食事時間確保のため2918D名古屋駅での乗継はB44行路と着乗継とすること。

【回答】修正する方向で検討する。

《主なやりとり》

組合:修正する内容はなにか。

会社:2918D乗継を17:06とし労外を36分にする。

5. B26行路・B45行路に車内清掃の標記がされている。理由を明らかにすること。他の列車では標記なし。

【回答】車内清掃の指定によるものであり現行とおりでである。

6. B24行路335C多客区間で運転時分・停車時間に余裕が無いため日常的に遅れが発生している。尾鷲駅までの運転時分の見直しをすること。

【回答】必要な時間は確保している。

《主なやりとり》

組合:提案では列車の運転時分は分からないが現行ダイヤは多客区間で時間に余裕が無い。

会社:行き違い列車との関係もあるので変更は困難である。

組合:尾鷲駅以南は余裕がある。見直しできるはずだ。

7. 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】そのような考えはない。

8. 8330C・8333Cは臨行路にすること。

【回答】適宜適切に対応している。

9. 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