

地 本 業 務 ニ ュ ー ス

J R 東 海 労 ・ 静 岡 地 方 本 部

NO. 1 2 0 2 4 年 1 2 月 1 3 日 発 行 者 : J R 東 海 労 静 岡 地 方 本 部 半 場 弘 恭

「申」第2号「労働条件の改善要求」について業務委員会開催！

地本は本日「申」第2号「労働条件の改善要求について」で業務委員会を開催し、会社の回答を受け議論しました。

内容は、以下のとおりです。

○ 共通要求

1. C A S T の操作において、発車または通過後の「次へ」タップ及び次駅名と通過の喚呼は前方注視を阻害するため、発車または通過後の「次へ」タップするのではなく、G P S により自動的に次画面へ移行できるようにすること。

回答：次の画面へ送るための簡便な操作であるため、前方注視を阻害するものではない。

2. C A S T の連絡画面から P D F を開いている状態においても、時刻が表示できるようにすること。

回答：現在の機能で支障ないため変更する予定はない。

3. C A S T の運転画面の下部にデジタル表示の時計とは別にアナログ表示の時計も表示できるようにすること。

回答：現在の機能で支障ないため変更する予定はない。

4. C A S T において、発車までのカウントダウン時間が表示されるが、到着および通過までのカウントダウン時間も表示できるようにすること。

回答：現在の機能で支障ないため変更する予定はない。

5. 315 系の E B ブザーは音量過大のため、心臓にストレスがかかり、前方注視の集中が削がれると同時に、確認後も一時的に難聴が発生して安全確保に

支障をきたす。音量を一定程度調整できるようにすること。もしくは鳴動前にリセットボタンを押下げしても可とすること。

回答：現在の機能で支障ないため変更する予定はない。

6．運転室搭載とした木製手歯止めの取っ手を横付けとすること。

回答：今の状態で問題なく設置することができる。

7．旅客列車の停車時分を45秒とし、ドア「閉」を発時刻の15秒前を基本とすること。（ドア「閉」からパイロット「点」まで約5秒、パイロット「点」から起動開始まで約13秒かかるため。および、遅れによる接続要請の本数を減らすことに繋がるため。）

回答：お客様の乗降が多いなどの理由で、必要により45秒以上の停車時分も設けているが、全ての停車時分を45秒以上とする考えはない。

8．乗務行路において意識低下に繋がらないよう、睡眠時間の労外は6．5時間以上とすること。

回答：行き先地時間は、就業規則及び乗務割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。

9．睡眠時間が短く明けの拘束も長い乗務は、意識低下に繋がる。明けの拘束時間は5時間以内とすること。

回答：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毎のバランスなども考慮し、乗務割作成規程に則って作成している。よってそのような考えはない。

10．静岡駅電留線で15両標に係る作業の徒歩時間を4分増やすこと。また浜松駅電留線で12両標に係る作業の徒歩時間を2分増やすこと。

回答：労働時間は適切に措置していると認識している。今後も不断に確認していく。

11．業務を担当する列車において、前段に補助作業を付けないこと。

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

12．アルコール検査について、出先点呼（御殿場、山北、島田、菊川等）における点呼前検査に要する時間を労働時間とすること。

回答：出先点呼（御殿場・山北・島田・菊川）等のアルコール検査は点呼時間に含まれている。

13．タクシー運賃の支払いをアプリで行っているが、金額欄が小さいため見えずらくタクシー運転手との相互確認時に不便である。金額を大きく表示できるようにすること。

回答：現行のとおりとする。

○沼津運輸区分会要求

1．国府津駅構内作業は、指定通路が雑草に覆われることが多く安全が確保できないため、入出区作業は解消すること。

回答：車両運用上必要なものであるため、変更する予定はない。なお、指定通路の雑草繁茂は定められた方法・手段で報告をあげられたい。

2. 泊行路の拘束時間は 24 時間を超えないようにすること。

171 行路 175 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

○静岡運輸区分会要求

1. 乗務行路で就寝一本前に労外がある行路もあるが、個々の労外が短い行路が多く疲労が蓄積されていくものとなっている。食事を摂る箇所は着発ではなく、労外を 1 時間以上設けること。

1 行路 4 行路 31 行路 34 行路 36 行路 38 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

2. 労働時間が長く疲労が蓄積するので改善すること。

1 行路 15 行路 21 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

3. 泊行路の拘束時間は 24 時間を超えないようにすること。

16 行路 21 行路 29 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

4. 日勤行路の拘束時間は 12 時間を超えないようにすること。

17 行路 25 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

5. 出勤時間が早く就寝する時刻が遅い行路では、20 時間近く起きて活動していることになり、パフォーマンスが低下する懸念があるため改善すること。

7 行路 14 行路 15 行路 16 行路 21 行路 28 行路 31 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

○浜松運輸区分会要求

1. 静岡駅下りホーム乗務員詰所の冷房が不調なため、スポットクーラーが設置されているが、廃熱パイプ（2 m超）が室内にむき出しとなっているため室内を温めていて意味がない。根本的に改善すること。

回答：今年の夏よりすでに対策の検討を進めているところである。

2. 泊行路の拘束時間は 24 時間を超えないようにすること。

113 行路 114 行路 116 行路 118 行路 119 行路 124 行路 126 行路
129 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

3. 日勤行路の拘束時間は 12 時間を超えないようにすること。

117 行路 122 行路 127 行路

回答：作成基準に則って作成しているため、そのような考えはない。

* 主な議論

組合：今回のドア閉じ時機の変更で、列車遅延等が解消されると理解して良いか。

会社：説明とは趣旨が異なる。停車時間は付けるべきところは付けている。

組合：3 1 5 系の E B の音量について、他の車種は問題ないのか。

会社：会社として調査しているので問題ない。

組合：車両関係の人は問題ないとしても、運転する側が問題だと言っている。

会社：機能として問題ないということだ。

組合：運転する側に不安が生じている。今後も問題提起していく。

組合：労災防止の観点からも手歯止めの取っ手は横付けにした方がよい。今後
も要求していく。

組合：静岡電留線 1 5 両票、浜松電留線 1 2 両票留置車の作業は、会社は「不
断に確認していく」とのことであるから、しっかり確認すること。

組合：出先点呼アルコール検査は点呼時間に検査を開始しても良いということ
か。

会社：そのとおりである。アルコール検査を開始したところから点呼時間であ
る。

組合：国府津駅構内作業は、現時点で触車事故の恐れもあるため、引き上げ線で看視するか折り返し回送列車で下曽我か松田・山北まで逃がして国府津へ戻すなどを検討すること。

以上