

申8号「23年春のダイヤ改正」に伴う改善要求について
業務委員会開催

職場の声と現状を会社にぶつけるも、誠意ある回答なし!

「23年春のダイヤ改正」に対する改善要求を地本申8号で会社に申し入れを行い、1月18日業務委員会を開催しました。

誠意のない会社回答に対し、本当に検討したのか!どの様な検討したのか!明らかにすることを求めたが会社は一切答えず!!

ダイヤ改正に関する項目についての会社回答と主なやり取りは以下の通りです。

1. 共 通 要 求

(1) 一日平均の労働時間は7時間とすること。

回答：その様な考えはない。

組合：ますます厳しい労働となっている。

会社：7時間に近づける様にはしている。

組合：更なる改善の努力をすること。

(2) 一行路の拘束時間は、日勤行路9時間、泊行路22時間以内とし、泊行路の明けは10時までとすること。

回答：その様な考えはない。

組合：なぜ出来ないのか。検討したのか。会社はその様な考えはないのか。

会社：目安としてはある。

(3) 公休日の翌日及び前泊する出勤行路は、9時以降の出勤とすること。

回答：その様な考えはない。

(4) 食事時間は、朝は7時～9時、昼は11時～13時、夜は17時～19時で1時間以上連続して確保すること。

回答：その様な考えはない。

組合：会社はどれくらいの時間を目安に考えているのか。

会社：乗務員は特殊で時間を決める事は無理。全く時間が無いという事ではない。

組合：要求に近づける様に努力するべきである。

(5) 睡眠時間は、実質6時間以上確保すること。

回答：その様な考えはない。

組合：安全を確保するためには必要な時間である。5時間以下の行路もある。

(6) 訓練の待ち時間は1時間以内とし超える部分は超勤とすること。

回答：その様な考えはない。

(7) 午後の訓練の指定を止めること。

回答：その様な考えはない。

組合：午後のアケでの訓練は次の仕事があると大変である。訓練期間を長くして開催できないのか。午後訓練は参加者も少なく非効率ではないか。

(8) 翌日の勤務が前泊となる場合は訓練指定をやめること。

回答：その様な考えはない。

(9) 列車の折り返し時間は、10分以上確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：編成両数、時間帯等を考慮しているのか。全体として折り返しの時間が少ない現状がある。

(10) 分割・併合作業は、10分以上確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

(11) 恵那駅上り1番線の停車時分は1分にすること。

回答：その様な考えはない。

(12) 到着から乗り継ぎの移動時間として順方向5分以上確保すること。

回答：意味がよくわからないので回答保留します。

組合：検討して再度要求する。

(13) 早発防止のため、不必要な停車時間をなくすこと。

回答：必要な停車時間を設定している。

組合：ある列車では途中駅で2分も停車するが何故か停車する必要あるのか解らない。

(14) 各行路毎の出勤時間・退出時間・労働時間の一覧表を全員に配布すること。

回答：準備出来次第、配布する方向で検討する。。

組合：具体的には

会社：いま検討、準備している。

組合：全職場共通の内容で出すのか。

会社：そうとはならない。職場実態に合わせる事になる。

(15) 駅での分割・併合作業をなくすこと。

回答：その様な考えはない。

(16) 日勤行路は各組に一本とすること。

回答：その様な考えはない。

(17) ダイヤ改正資料に行路毎の労働時間、労働外時間の詳細を明示すること。

回答：その様な考えはない。

(18)ダイヤ改正の提案では検討期間を10日以上確保すること。

回答：必要な期間は確保している。

組合：必要な期間かどうかはこちらが判断する事である。10日以上が必要である。以前は2週間位あった。

会社：大変な作業である。この期間が限度である。

組合：職場からも検討する時間の要望が出ている。

2. 職 場 要 求

名古屋運輸区 運転士

(1) B32 睡眠時間が少ないので改善すること。

回答：提案通りとする。

(2) B35 最後の岡崎一往復をなくすこと。

回答：提案通りとする。

組合：列車をなくせと言っている訳ではない。

会社：持ち替えれば他の組が大変となる。

(3) B13 熱田駅、便198F着から回2539F出区点検開始及びB26 熱田駅、便1102F着から回2541F出区点検開始までの労働外時間に休憩する場所がないので熱田駅ホームに乗務員休憩室を作ること。また便乗列車を繰り下げること。

回答：その様な考えはない。

組合：ノーペイが発生しているが乗務員は何処で休憩しているのか。

会社：熱田駅社員の休憩室である。

組合：乗務員は駅の休憩室へ入るのに、現金を扱っていること、駅員の物がある等から気を使い、出入りし難い思いがある。利用しやすい休憩室を作ること。

(4) 朝の金山駅終着の上り快速列車、駅員による車内点検を実施すること。

回答：その様な考えはない。

組合：本線で少ない停車時間で十分な点検が出来ず、過去にはお客さん全員の下車確認が出来ず回送列車に乗せてしまった事もあった。清掃会社の協力も考えるべきだ。

(5) 東海道線データータイムの6両編成8両編成普通列車は停止位置不良事故を発生させる要因となるので、データータイムの普通列車を4両編成に統一すること。

回答：その様な考えはない。

組合：全ての列車編成を一種類に固定化することを求める。

名古屋運輸区 車掌

(1) C111、C123、C124、C146の昼食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

(2) C101、C106、C113、C124、C131、C133、C147の夕食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

(3) B1組のC122とC123を入れ替えること。

回答：提案通りとする。

組合：入れ替えることには問題ない。

会社：入れ替えると在宅休養時間が減少する事になる。

(4) A1組とA2組のデー日勤デーの連続勤務を解消すること。

回答：提案通りとする。

組合：乗務員の感覚からすると5日は長く疲労が溜まる。日勤を二つ合わせ、泊まり勤務にするなどの方法もあるのではないか。

大垣運輸区

(1) 3組に特急しらさぎ号が2行路あるので運行安全上に各組に1行路ずつ組み入れること。

回答：提案通りとする。

組合：前回も同じ要求をし見習いの関係であると回答があったが、乗務員にとって乗る車両が偏ることになる。見習いの時だけ引き抜くけば2行路を2組に分けるなどして平均してすべての車両に乗る事が出来る。

(2) B91 名古屋駅で198F(16:45 45)乗り継ぎ後、名古屋駅から1148F併合補助終了までが23:59まで、乗務と作業が連続して7時間18分あるので豊橋駅で夕食を取れるようにすること。

回答：提案通りとする。

組合：出勤前に昼食を取るり夕食までの時間が空きすぎる。

中津川運輸区

(1) B13 ワンマン1863M~ワンマン1862Mの折り返し時間(6分)が僅少なので10分以上とすること。

回答：提案通りとする。

組合：分割併合でワンマンのスイッチ整備に時間がかかる。平日にも検査にも入ってもらい解消すべきである。

(2) B23 ワンマン列車での塩尻駅2往復を止め、一往復とすること。

回答：提案通りとする。

組合：職場の声であり、検討すべきである。

(3) B25 昼食時間(30分)が短いので1時間以上を確保すること。

回答：提案通りとする。

組合：昼食を取る時間がない。

会社：名古屋で時間があり、そこで取ることが出来ます。

組合：食事時間を考えない行路である。1時間以上の時間を求める。

(4) B26 1825M中津川駅到着(6:41)で分割作業行い発車(6:48'30)は時間僅少(7'30)なので10分以上とすること。

回答：提案通りとする。

組合：発車時間を変えるなどとして時間を取ることは出来ないのか。

会社：そのような事をする、今度は後に影響が出る事になる。

組合：もっと工夫をすること。

(5) B 3 2 昼食を取る時間がないので確保すること。

回答：提案通りとする。

組合：食事をとる時間がないではないか。

会社：10時と15時に取ることが出来る。

組合：極端な時間である。改善すべきである。

(6) B 3 4 昼食時間(30分)が短いので1時間以上を確保すること。

回答：提案通りとする。

神領運輸区 運転士

(1) E C 2 組のみ日勤行路が3行路ある。他の組はそれぞれ1行路である。各組の日勤行路を1～2行路で平均化すること。

回答：提案通りとする。

組合：なぜ2組のみ日勤が3行路も入るのか。平均化すべきである。

会社：行路作成上難しい。

組合：日勤2つを合わせ、泊まり行路に変えることも出来るのではないか。

(2) E C 2 組は(泊まり・明け・日勤・泊まり・明け)のいわゆる5勤のみが一回りで3回繰り返す。他の組は5勤は1回りで1回だけである。他の組に合わせ平均化すること。

回答：提案通りとする。

組合：2組の仕事は皆が嫌がっている。

(3) 女性運転士が乗れる組を現行の3組以外にも増やすこと。

回答：その様な考えはない。

組合：女性の運転士も同じ組で何年も乗せられるのは大変であると思う。他の組みに入っても問題ないのではないか。

会社：設備の条件もありますので。

組合：設備を理由に制約があるのは問題である。

(4) 乗継ぎの場合5分以下の時は、電話乗継ぎになるが、乗継ぎなしで10両編成で5分以下の折り返しをする行路がある。遅れ・焦りの原因になるので10分以上に改善すること。

B 6 2 6 4 9 M → 2 6 3 2 M (5'30)

B 8 8 6 0 0 M → 7 0 1 M (5分)

B 9 2 1 1 3 M → 1 1 6 M (4'30)

B 9 2 6 1 9 M → 6 3 6 M (3'30)

B 9 5 6 8 5 M → 回 7 7 6 M (5'45)

回答：提案通りとする。

組合：5分を切るような折り返し時分は問題であり改善すること。

(5) 列車から離れられず、トイレに行けない行路がある。2時間に1回はトイレ休憩の時間を入れること。

B 6 3 2 6 0 0 M ~ 6 0 5 M、B 6 7 6 6 4 M ~ 2 6 3 7 M

B 9 2 6 0 0 M ~ 7 0 1 M、B 9 5 1 8 8 M ~ 6 7 3 M

B 9 6 6 1 5 M ~ 1 6 0 5 M

B 8 1 回 7 3 1 M ~ 6 0 6 M (回 7 6 1 M)

回答：提案通りとする。

組合：トイレに行くにも許可をもらわなければ行けないし、行きづらい現実がある。

(6) B 6 2 は拘束時間が長いので短く改善すること。

回答：提案通りとする。

(7) B 6 3 回 7 3 5 M 1 0 両編成を4両編成にして南郡線からの出区に変更すること。

回答：その様な考えはない。

(8) B 6 4 昼食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

(9) 次の行路の睡眠時間を確保すること。

B 7 3、B 7 7、B 9 2、B 9 6

回答：提案通りとする。

(10) B 9 6 明けの列車(2 7 0 4 入換併合)から終了までをB 7 4 明けの列車(2 7 1 0 M)から終了までを入れ替えること。

回答：提案通りとする。

(11) B 7 5 長時間日勤である。6 4 5 Mか6 5 3 Mで神領乗り継ぎとすると。

回答：提案通りとする。

(12) B 7 8 昼食時間が無い。2 6 1 0 M名古屋着で昼食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

(13) B 8 1 回 7 3 1 M ~ 6 0 6 M までトイレに行く時間無いので確保すること。

回答：提案通りとする。

(14) 2組は訓練指定がほとんど午後訓練であり午前訓練に改善すること。

回答：提案通りとする。

組合：共通要求の所で議論した事である。

神領運輸区 車掌

(1) A班C 2・C 5、明けの前泊行路はなくすこと。

回答：提案通りとする。

(2) A班、B班のテー・日勤・テーと続く5日連続行路の日勤を泊まりに変え解消すること。

回答：提案通りとする。

組合：先ほどの主張と同じ事である。

- (3) C 1 3 6 6 3 Mから2 7 4 5 M、中津川駅着0 : 1 6 まで休憩時間がなく連続乗務になるので解消すること。

回答：提案通りとする。

組合：名古屋駅に着いてから行くにしても反対方向に行くことになり、走らなくてならない。

- (4) C 1 4 便2 7 3 8 M中津川駅から名古屋駅への便乗をなくすこと。
6 7 5 M瑞浪駅での車内点検時間、1 0 分を確保すること。

回答：提案通りとする。

組合：もっと検討するべきである。

会社：必要な便乗である。

組合：瑞浪駅での車内点検、大変であると声も出ている。以前はCMC社員に車内点検をやって貰っていた事もある。

- (5) C 1 7 1 1 1 Mから1 1 4 Mの高蔵寺駅折り返し時間1 0 分を確保すること。

回答：そのような考えはない。

- (6) C 2 2 1 6 6 Mから1 8 6 Mまで連続乗務となるので解消すること。

回答：提案通りとする。

- (7) C 2 3 1 0 5 Mから1 1 0 M高蔵寺駅折り返し時間1 0 分を確保すること。

回答：提案通りとする。

- (8) C 2 4 神領での睡眠時間が少ないので実質6 時間を確保すること。

回答：一部修正する方向で検討する。

- (9) C 2 6 夕食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

- (10) C 2 7 便1 0 2 4 Mから2 7 8 7 MのHR乗務まで名古屋駅3 0 分しかなく1 0 2 4 Mが遅れた場合、時間僅少なので改善すること。

6 1 5 M多治見での車内点検、便回7 7 1 Mから6 2 6 M瑞浪での折り返し時間が5 分しかないので1 0 分確保すること。

回答：提案通りとする。

豊橋運輸区

- (1) B 5 7 5 6 2 M入区後から5 5 9 M乗り継ぎまでの時間が2 0 分なので食事時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

組合：食事が取れないので入区の担当をB 6 2 行路に変えられないのか。

会社：夕食は天竜峡で食べる行路となっている。

組合：着時間が遅く、入区担当なので改善してほしい。

会社：趣旨は理解したが組のバランスが悪くなる。天竜峡で時間を確保している。

組合：難しい事ではない。改善を求める。

(2) B 6 2 5 1 1 M 8 : 0 8 30 に乗り継いで 1 2 : 1 0 まで 4 時間の連続乗務とその後の入れ替えが連続しているので見直しをすること。

回答：提案通りとする。

(3) B 6 2 5 5 1 M から 5 5 4 M までの休憩時間の真ん中に行う 1 4 3 2 M の車内清掃をやめること。

回答：提案通りとする。

組合：休憩時間の真ん中に入れる必要性があるのか。

伊那松島運輸区

(1) ワンマン列車の車掌便乗はすべて改札業務とすること。

回答：その様な考えはない。

組合：便乗で乗っているのになぜ車掌業務をやらせないのか。

会社：必要かどうか判断している。

組合：便乗で乗っているから車掌業務をやってもらえば無駄がないではないか。

(3) 暖房予熱により 3 0 分早く起床する場合は 5 5 行路 1 5 0 7 M、6 4 行路 2 2 M と同様の暖房予熱とすること。

回答：その様な考えはない。

組合：予熱については要求を作り直し要求する。

駅関係

(1) ダイヤ改正資料は、ダイ改冊子とデータファイル（その駅と前後駅の分）を配布すること。

回答：その様な考えはない。

組合：ダイヤ改正ごとに駅では明けで資料を作っている。手間をかけなくても済むように資料をデータファイルで配布すること。

以 上

J R 東海労はダイヤ改正以外の問題について現在、職場要求をまとめ、申として提出の取り組みを行っています。皆さん要望、声を聞かせて下さい。