

申15号「24年春のダイヤ改正提案」

改善の業務委員会開催

要求の一部は改善されたものの、多くの要求に「その様な考えはない」「提案通りとする」会社。会社回答の多くに不安、不満を残したまま！！更なる労働条件の改善に向け職場と地本と連携した取り組みを展開しよう！！

名古屋地本は1月25日、申15号「24年春のダイヤ改正」に基づく改善要求の業務委員会を開催した。提案を受け検討する時間が少なく大変でしたが、各分会から出された要求について会社と協議しました。

1. 共通項目

(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：会社は一日の労働時間の平均を何時間に考えているのか。

会社：7時間15分を上限に作成するようにしている。

組合：しかし現状は超勤交番が前提となっているため労働時間が長くなっている。乗務労働の質が、過去の7時間と現在の7時間では仕事の内容、密度が濃くなっているから同じであるとは言えない。労働時間を短くすること。

(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。

(3) 9時前の出勤行路は止めること。

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時の間で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。

(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。

(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) 午後の訓練指定を止めること。

回答：その様な考えはない。

(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。

組合：その様な考えはない。との回答であるが職場からは毎回出される要求である。

会社：会社も努力はしている。

組合：会社として、もっと知恵を出し改善するように努力すること。

(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。

(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) 8両編成の出区点検時間は15分以上確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

(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：必要な時間は確保している。

組合：各項目とも現状の折り返し時間に余裕がないので、列車が遅れた時など運転士は走りながらの作業を行っている。労働災害の危険性もあることから、もっと余裕のある作業時間を確保すること。

(13) 便乗で熱田駅まで行く行路に到着して出区点検開始までに1時間以上労働外時間が発生する行路があるので熱田駅ホームに乗務員休憩室を作ること。

回答：その様な考えはない。

(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：その様な考えはない。

(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。

組合：各項目とも毎回、職場から出されている要求である。会社に改善を求める。

(18) ダイヤ改正の提案に対する検討、要求提出期間を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：10日間では十分な検討が出来ない。

会社：ダイ改にあわせて逆算していくとどうしてもこうになってしまう。

組合：過去はもっと余裕があった。よりよいダイ改をするためにも早い段階での提案と検討する時間を増やすこと。

2. 職 場 別 要 求

名古屋運輸区 運転士

(1) B13の熱田駅、便1102F着から回2541Fの発車時間まで1時間13分も時間があるので、便1102Fの時間を下げること。

回答：提案通りとする。

(2) B26の熱田駅、便196F着から回2539Fの発車時間まで1時間29分も時間があるので便196Fの時間を下げること。

回答：提案通りとする。

組合：便乗で熱田駅に行く仕事であるが出区点検までに時間がある。乗務員がどの様に過ごしているのか把握しているのか。

会社：個々の乗務員の事は分からない。

組合：なぜ後の列車による便乗に出来ないのか。

会社：余裕の時間をとらなければならないから。

組合：駅の休憩室が指定されているが、駅社員が旅客対応中とか現金を扱っている事などから駅への入室に気を使っている。

会社：休憩室へ入るだけですから問題はありません。

組合：便乗列車の変更が出来ないのであれば熱田駅ホームに乗務員休憩室を作ること。

(3) B 4 1 の名古屋駅での 1 2 5 F から 1 2 7 F への乗り継ぎ時間が少なく、トイレ休憩も取れないので 1 2 7 F を他の列車と持ち変えること。

回答：提案通りとする。

組合：1 4 分しか時間がない。これではトイレに行くことが出来ない。

会社：この時間で行くことが出来る。

組合：他の列車と持ち帰れないのか。

会社：代案があれば検討したい。

(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。

(5) 東海道線データタイムの 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：停止位置不良の事故をなくすために両数を統一することが必要である。

会社：基本動作をやらしてもらえば問題ない。

組合：基本動作だけの問題ではない。現に両数間違いの事故は発生している。両数の統一により事故原因の一つが減ることになる。

(6) 関西線の E C 列車は E C 組みの受け持ちとすること。

回答：その様な考えはない。

組合：E C D C 組にある E C 列車は E C 組に持ち替える要求である。

(7) B 5 1 の 3 5 6 M 入替担当を削除し 5 8 2 D 出区担当とすること。

回答：提案通りとする。

(8) B 5 2 の日勤行路は武豊 3 往復とすること。

回答：提案通りとする。

(9) B 5 3 の 2 3 4 3 F ~ 1 5 6 4 D の夕食時間がないので一段落としとすること。

回答：提案通りとする。

**(10) B 5 4 の 1 7 4 F ~ 1 9 1 F は時間が空きすぎるので解消すること。
睡眠時間が少ないので解消すること。**

回答：提案通りとする。

組合：睡眠時間が短いことは後の仕事に影響する事になる。安全を守る事からも知恵を絞り睡眠時間を確保すること。また休憩室の設備、休憩時間も質の高い休養が取れるように改善すること。

(11) B 5 5 は日勤行路が長いので解消すること。

回答：提案通りとする。

(12) B 5 6 は受け持ち車種が多いので西日本の E C 列車は E C 組みの受け持ちとすること。

回答：提案通りとする。

組合：車種が多いことによるミス、事故を発生させない為にも持ち替えるなど工夫をすること。

(13) B 5 7 の 5 8 2 D 出区担当を削除すること。

回答：提案通りとする。

名古屋運輸区 車掌

(1) C 1 0 7 の便 1 3 3 0 M の便乗を止めること。

回答：提案通りとする。

(2) C 1 2 4 の昼食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

(3) C 1 3 1 ・ C 1 3 4 ・ C 1 4 1 の夕食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

(4) C 1 2 2 の 2 5 2 1 F と 2 5 1 7 F を削り他の行路に入れること。

回答：提案通りとする。

(5) C 1 3 1 W、C 1 5 5 W の訓練指定を止めること。

回答：提案通りとする。

(6) C 1 4 2 の 2 3 2 9 F から 2 3 4 3 F 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。

組合：全ての項目が提案通りとする回答であるが全く検討する、考える余地がないと言うことか。

会社：具体的な提案がないと分からない。我々も十分な検討した結果を提案している。

組合：今後も問題があれば要求を出していく。

大垣運輸区

(1) 半年も特急しらさぎ号の運転しないことが発生するため次のように組み替えること
1組の B 5 5 と 2組の B 6 6 を入れ替え、3組の B 7 4 と 5組の B 9 1 を入れ替えること。

回答：提案通りとする。

組合：昨年も出ている要求だが、何故出来ないのか。

会社：新人を養成することに優先をしている。

組合：そう云う事であれば、他に方法もあるのではないか。何ヶ月も乗らない運転士の事も考えるべきである。

(2) B 8 6 の昼食時間を 4 0 分以上確保すること。

回答：提案通りとする。

(3) B 5 1 ・ B 5 4 ・ B 8 3 の夕食時間を 4 0 分以上確保すること。

回答：提案通りとする。

(4) B 5 2 (1 1 時間 0 7 分) ・ B 6 2 (1 1 時間 1 6 分) ・ B 6 5 (1 0 時間 3 3 分)
B 7 6 (1 0 時間 2 7 分) は日勤行路が長いので解消すること。

回答：提案通りとする。

(5) B 6 3 (1 2 時 2 1 分) ・ B 6 9 (1 2 時 2 2 分) ・ B 7 3 (1 2 時 3 9 分)
B 7 4 (1 2 時 4 6 分) ・ B 7 7 (1 3 時 1 3 分) ・ B 8 7 (1 2 時 1 0 分)
は勤務終了が遅いので勤務終了を 1 2 時までにする。

回答：提案通りとする。

(6) B 6 3 の睡眠時間を増やすこと。

回答：提案通りとする。

組合：(2)～(6)の項目は職場からの切実な要求である会社は改善の努力をすること。

中津川運輸区

(1) B21の昼食時間が14時で遅いので早い時間に設定すること。

回答：提案通りとする。

(2) B26の昼食時間と夕食時間の間隔が短いので改善すること。

回答：提案通りとする。

(3) B22の出勤時間が5時と早いので9時にすること。

回答：提案通りとする。

(4) B23のワンマンでの塩尻2往復を解消すること。

回答：提案通りとする。

(5) 2組の交番順序を次のように変更すること。

B21－・B23－・休・休・B24－・B25－・休・休・B26－・
B22・休・B27－・B28－・休・休・に変更

回答：修正する方向で検討する。

組合：この要求通りになるのか。

会社：その通りです。

組合：B26の多治見4往復は大変であると共に何処で食事を取るのか。改善すること。

神領運輸区 運転士

(1) 慌てた作業のスイッチ整備不良防止、新運転台へ走行する際の傷害事故防止、遅れ時分の回復の観点から以下の行路の折り返し時分を見直すこと。

- ・ B63の165M～182M (4分30秒)
- ・ B67の603M～608M (5分15秒)
- ・ B76の回757M～2686M (6分30秒)
- ・ B77の回741M～104M (5分)
- ・ B81の681M～回774M (5分45秒)
- ・ B82の185M～回780M (5分)
- ・ B91の107M～112M (5分15秒)
- ・ B95の回745M～610M (6分)
- ・ B96の169M～188M (4分)、回735M～600M (5分)

回答：一部修正する方向で検討する。

組合：修正するのはどの行路なのか。

会社：B63、B67を見直す。B91については検討中

組合：どの様にして見直すのか。

会社：運転時分を見直して改善する。

組合：我々の要求は遅れ回復、安全作業を行うためにも10分の要求する。

(2) 以下の行路を他行路と持ち替えること。

- ・ B65の終了(20:38)で翌日、B66の出勤(9:08)は在宅時間が短いのでB66をB68の出勤(13:44)又はB61の出勤(17:21)と持ち替えること。もしくは1613Mか、178Mで神領乗継とすること。
- ・ B75の終了(18:40)で翌日、B76(11:44)の出勤は在宅時間が短いのでB76をB74の出勤(14:13)、もしくはB71の出勤(13:16)と持ち替えること。
- ・ B76をB71かB74と持ち替えること。

回答：提案通りとするがB 6 6とB 6 1を交番順序を入れ換え。

(3) 連続乗務を解消すること。

- ・ B 6 3 (7 : 0 8) の入換から1 1 6 M名古屋到着 (9 : 4 9) まで 2時間4 1分乗りっぱなしである。トイレなど行けず生理的に大きな問題である。連続乗務を解消すること。
- ・ B 8 3 便1 1 8 M～1 4 0 M乗りっぱなしである。トイレなど行けず生理的に大きな問題である。連続乗務を解消すること。
- ・ B 9 6 (5 : 0 3) 入換から7 0 1 中津川到着 (7 : 3 3) まで 2時間3 0分乗りっぱなしである。トイレなど行けず生理的に大きな問題である。連続乗務を解消すること。

回答：提案通りとする。

組合：約3時間近くトイレに行く時間がない事は大きな問題である。

会社：その時は言ってもらえれば良いです。

組合：乗務員は常に体調と時間を気にしながら仕事をやっている。余分な負担を掛けない行路を作成すること。

(4) 中津川での入換、分併作業の担務を変更すること。

- ・ B 6 6 の1 8 6 7 M入換終了 (2 2 : 1 0) から2 7 4 5 M分割入換 (2 3 : 4 9) まで1時間3 9分の労外である。翌日の出勤までの睡眠時間が短いため、2 7 4 5 M分割入換の担務を変更すること。
- ・ B 8 5 は2 7 3 9 M入換併合作業があるため睡眠時間が僅少である。且つ翌日終了が1 2 : 3 6のため、睡眠不足で乗務するため非常に危険である。2 7 3 9 Mの入換併合作業の担務を変更すること。もしくは、1 6 0 5 M神領乗継とすること。
- ・ B 8 7 の2 7 3 9 M入換終了 (2 2 : 3 1) から2 7 4 5 M併合補助 (0 : 0 8) まで2時間2 9分の労外である。翌日の出勤までの睡眠時間が短いため、2 7 4 5 M分割入換の担務を変更すること。翌日の出勤までの睡眠時間が短いため、2 7 4 5 M分割入換の担務を変更すること。

回答：一部修正する方向で検討する。

組合：具体的にはどうなるのか。

会社：B 8 5 とB 8 6 を入れ換えることにより短い睡眠時間を解消した。

(5) 中津川検査業務廃止に伴い多くの問題が生じているので以下の問題を解決すること。

夜の分併作業を行うため、睡眠時間が僅少になる行路が多くある。ダイヤが乱れたときなどさらに睡眠時間が短くなる。よって、

- ・ 分併作業は構内作業専属の運転士行路を作ること。

回答：その様な考えはない。

- ・ 冬の暖房対策を明らかにすること。
- ・ 冬の雪害対策を明らかにすること。

回答：必要な対応は行う。

組合：具体的にはどうするのか。

会社：基本は変わらない。予想されるときは今と同じであるが予想外の時は変わってくる。

組合：予想外の時は誰が対応するのか。

会社：運輸区の当直や指導、運転士などで体制を作る。

組合：その場合の作業服、手袋、保護メガネはどうなるのか。

会社：検修作業とは業務が異なるから、それはないです。

組合：旅客へのサービス低下になる。パンを下げないで置くこと必要である。

(6) 睡眠時間僅少は非常に危険である。改善すること。

- ・ B 7 7 は睡眠時間が僅少である。改善すること。

- ・ B 8 6 は睡眠時間が僅少であり、翌日終了が 1 2 : 4 0 のため、睡眠不足で乗務するため非常に危険である。改善すること。

回答：(4) により B 8 6 は一部修正する。

- (7) B 6 7 の 1 0 0 M 入換の意味を明らかにすることと入換を解消すること。

回答：入換えの意味は関西線への接続を考慮したもの。

入換えの解消については提案通りとする。

- (8) B 6 2 の 6 5 8 M 長大勤務のため神領乗継とすること。

回答：提案通りとする。

- (9) B 6 4 の昼食が、1 3 : 3 0 と遅いので早い時間に改善すること。

回答：提案通りとする。

- (10) 2 組は 5 勤で、午後訓練ばかりなので改善すること。

B 7 3 は明けの乗務が 1 0 0 1 M で名輪区点呼が 0 時過ぎるため少しでも早い勤務と持ちかえること。

回答：提案通りとする。

- (11) ・ B 7 7 の昼食が出勤前の早い時間なので、1 2 時頃に取りれるように出勤時間を変更すること。

- ・ B 8 4 の昼食時間が遅いので改善すること。

回答：提案通りとする。

- (12) B 9 1 と B 9 3 のアケの行路を持ちかえること。(前日の終了時間の関係)

回答：提案通りとする。

神領運輸区 車掌

- (1) C 2 ・ C 5 ・ C 1 2 ・ C 2 2 の出勤時間を 9 時以降とすること。

回答：提案通りとする。

- (2) C 6 と C 7 同じ土岐市駅泊まりが続くこととから他の班の行路に持ち替えること。

回答：提案通りとする。

- (3) ・ C 7 の高蔵寺駅で 1 1 1 M から 1 1 4 M へ折り返し時間が 4 分 4 5 秒と少ないので列車の遅れを考慮して 1 0 分確保すること。

- ・ C 2 1 の高蔵寺駅で 1 0 5 M から 1 1 0 M へ折り返し時間が 7 分と少ないので列車の遅れを考慮して 1 0 分確保すること。

- ・ C 2 3 の高蔵寺駅で 1 0 7 M から 1 1 2 M へ折り返し時間が 5 分 1 5 秒と少ないので列車の遅れを考慮して 1 0 分確保すること。

回答：一部修正を行う。

- (4) A 班のテー・日勤・テーは 5 日間連続する勤務なのでの日勤を泊まりに変え 5 日連続を解消すること。

回答：提案通りとする。

- (5) C 1 の便 1 5 8 M から 6 4 9 M の折り返しは 5 分 4 5 秒と少ないので便乗列車を 1 本早くすること。

回答：提案通りとする。

- (6) C 1 3 では 2 7 4 7 M が中津川 0 時 1 6 分着でその後、2 7 4 7 M 誘導作業の 2 回目が 0 時 4 2 分と遅く休養時間が少なくなると共に 1 回目の作業から 2 回目の作業まで 2 2 分と時間が空くので作業を解消すること。

回答：提案通りとする。

- (7) ・ C 1 4 の便 1 0 1 2 M と C 2 7 の便 2 7 3 6 M の中津川駅から名古屋駅への便乗をなくすこと。

回答：提案通りとする。

(8) C16・C24・C26・C27の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：提案通りとする。

(9) C21の勤務終了(12時46分)が遅いので勤務終了を12時までにする。

回答：提案通りとする。

(10) C24の中津川から1024M便乗で名古屋は1024Mが遅れると2787Mへの乗務が時間僅少で問題であるから見直すこと。

回答：提案通りとする。

組合：(3) 具体的は何処が変わるのか。

会社：C7とC23の折り返し時間を増やす。

組合：どの様にして増やすのか。

会社：増やし方はまだ、分からない。

組合：5分もない折り返しがある。列車が遅れたとき回復も出来ないでの10分以上の折り返し時間を確保すること。

美濃太田運輸区

(1) C5の便2521Fをなくすこと。

回答：提案通りとする。

豊橋運輸区

(1) B52・B63の勤務終了時間を11時までにする。

回答：提案通りとする。

(2) B57の新城での休憩時間を増やすこと。

回答：一部修正する方向で検討する。

(3) B57の回590M豊橋到着から入区までに時間があるので、直ちに入区して565Mの便乗にすること。

回答：一部修正する方向で検討する。

(4) B57の402Gから407Mへの作業時間が短すぎるので増やすこと。

回答：B56とB57の一部行路を差し替える。

(5) B62の554GとB67の547G、560Gは通勤・通学時間帯なのでワンマン運転を止め、ツーマンにすること。

回答：その様な考えはない。

組合：通勤・通学時間帯で乗降人員が多い時間帯であるが会社はどの様に認識しているのか。

会社：多いとは思っていない。

組合：乗務している社員の気持ちを汲んで対応を考えること。

(6) B63は515Mを乗り出しとされたい。その上でB61とB68を差し替えること。

回答：一部修正を行う。

(7) 通勤・通学の時間帯、旅2番線は名鉄から降車されるお客様で混雑し危険なので旅1番線を基本とすること。

回答：その様な考えはない。

組合：名鉄から乗り換える旅客が駆け込み乗車するので1番からの発車にすれば駆け込み乗車がなくなり安全である。

会社：名鉄からの接続を考えていないので変えられない。安全面からすれば旅1と考えるがそれが基本とはならない。

組合：とにかく朝は名鉄、JRとも旅客が多く危険である。その時間帯だけでも旅1とすること。

(8) B51・B57・B63は拘束時間が24時間を超えているので解消すること。

回答：一部修正を行う。

組合：具体的はどうするのか。

会社：入れ換え時間等を見直して解消するようにする。

(9) 浜松行きが3組に偏っているので各組みに均等化すること。

回答：提案通りとする。

組合：なぜ偏っているのか。

会社：見習い等の関係で集中した方が覚えやすい。

組合：見習いの事も必要だが、他の組みにも浜松行きを入れないと不安となる。

伊那松島運輸区

(1) ワンマン列車で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：どうせ車掌が便乗で乗るなら、業務をやってもらえれば良い事ではないか。

(2) 1436Mの辰野駅～駒ヶ根駅間を車掌による旅客対応とすること。

回答：提案通りとする。

組合：この列車の乗車人員は把握しているのか。

会社：把握しています。多いとは思わない。

組合：学生等が多く、列車に遅れが発生している。

会社：列車の遅れはないはず。

組合：列車は途中で停車駅で戻ってしまうが、行き違い列車に遅れが発生している。車掌は辰野駅から伊那松島駅までの乗車を駒ヶ根駅までにすること。

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でよい）で配布すること。

回答：その様な考えはない。

組合：データファイルで何故渡せないのか。

会社：データファイルで渡すことは危険性があるので出来ない。必要な物は会社が用意している。

組合：駅の社員はダイヤ改正毎に、その駅だけの資料、早見表などを作成している。配布された冊子から列車、時刻等を拾い出し、大変な手間と労力を掛けているので効率よくできるように改善すること。

組合：今日の議論だけでは分からない部分もある。今後、問題点があれば更なる改善要求を出して行く。

以 上