

ダイヤ改正をする度に、 職場の労働条件は悪くなる！

- ・作業の余裕と遅れ回復のために、折り返し時間を増やすこと！
- ・拘束時間、24時間を超える行路を作らないこと！
- ・乗務労働の安全を守るために、睡眠時間を6時間以上確保すること！
- ・ATS-PTに対してハード対策を行うこと！
- ・豊橋駅飯田線ホームのATS-PTによる非常ブレーキ動作に対する対策を行うこと！

名古屋地本は7月31日、申20号「諸会議で出された発言とダイヤ改正後の諸問題について」会社に改善を求め業務委員会を開催しました。

運転関係

1. 折り返し時間は余裕を持った作業と列車が遅れ場合、回復が出来るように10分以上の時間を確保すること。

回答：すでに回答した通りである。

2. 睡眠不足は判断を鈍らせる事にもなり安全を確保するために睡眠時間を6時間以上確保すること。

回答：すでに回答した通りである。

3. 勤務明けの終了時間は午前中とすること。

回答：すでに回答した通りである。

4. 各行路の拘束時間を24時間以内とすること。

回答：すでに回答した通りである。

5. 117系車両を廃止すること。

回答：現在、検討している。

6. 中央線4両編成の快速列車はすべて6両編成以上にすること。

回答：その様な考えはない。

ATS-PT関係

1. 信号の現示アップに見えない恐怖にさらされている。現示アップ後、直ちに速度アップを求めるような運転を求めないこと。

回答：操縦方法について必要な訓練を実施しており問題ない。また、必要な確認を行い指導されている運転方法を実施されたい。

2. 停止パターンに抵触しても非常ブレーキでなく常用ブレーキにすること。

回答：すでに回答した通りである。

3. PT関係の事故掲示が多く貼られているがハード対策を行うこと。

回答：必要な対策は実施している。

4. ATS-PTの要注意駅をなくす様に改善すること。

回答：すでに回答した通りである。

名古屋運輸区（運転士）

1. B13FW行路、熱田便1102F着から回2541F出区点検開始までの間の労働外時間が1時間14分もあるので便乗列車を45分程度繰り下げること。

回答：すでに回答したとおり。

2. B26WF行路、熱田便196F着から回2539F出区点検開始までの間の労働外時間は1時間29分間もあるので便乗列車を1時間程度繰り下げること。

回答：すでに回答した通りである。

3. B31H行路は出先での休養時間が非常に短いので改善すること。

回答：現行の通りとする。

4. 日勤の定期行路をなくすこと。

回答：その様な考えはない。

5. B46行路2508F、B11行路2510Fの金山着から回送で発車するまでに2分しかなく車掌1人での車内点検は無理であるので改善すること。

回答：現行の通りとする。

6. 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：すでに回答した通りである。

7. 訓練の待ち時間が2時間30分も発生する行路があるので、訓練開始時間10時からを10時15分に変更すること。

回答：現行の通りとする。

名古屋運輸区（車掌）

8. 以下の行路について拘束時間が24時間を超えるので見直すこと。

C111WFSH、C113WFS、C121SH、C122WFSH、

C131WFSH、C134FS、C143WFSH、C145WH

C146WFSH、C147W、C151FS、C152WFSH、C154FS

回答：現行の通りとする。

9. 以下の行路について長時間乗務の解消すること。

C123WF（1558D～573D）

C123SH（4552D～3565D）

回答：現行の通りとする。

10. 以下の行路について食事時間の確保すること。

C117WFSHの3001Dから3006Dの折り返し時間を見直し昼食時間を確保すること。

C124WFSHの昼食時間を確保すること。

C131WFSHの夕食時間を確保すること。

C134WFNの夕食時間を確保すること。

C141WFの夕食時間を確保すること。

回答：すでに回答した通りである。

大垣運輸区

1. B 7 7 行 2 5 0 4 F は金山着から回送で発車するまでに 3 分 3 0 秒しかなく車掌 1 人での車内点検は無理である改善すること。

回答：現行の通りとする。

2. 以下の行路は拘束時間 2 4 時間超えるので改善すること。

B 5 3 S、B 5 5 W F S H、B 7 1 W H、B 8 1 F S、B 8 2 W H、B 9 1 W F

回答：現行の通りとする。

3. E C 5 組の訓練指定である B 9 1・B 9 2 F S・B 9 6 F S は訓練を受けるまでに長時間の待ち時間が発生するので勤務を改善すること。

回答：現行の通りとする。

豊橋運輸区

1. 豊橋駅飯田線ホームの停車では 5 km 以下の運転になっているので停止目標を手前に移動すること。

回答：その様な考えはない。

2. B 5 1 の 5 1 7 G、B 5 6 の 5 5 5 G、B 6 1 の 4 2 3 G、B 5 7 の 5 0 2 G は豊橋駅で新幹線「ひかり号」と接続列車で乗り越しの旅客が多いので車掌乗務列車とすること。

回答：現行の通りとする。

3. 三河一宮駅は職業・専門学校などがあるが無人駅化により車いす等の対応が出来なくなった。早急に無人駅を解消すること。

回答：ご利用状況を総合的に勘案し適時、適切に判断してきた。三河一宮駅の営業体制を変更する考えはない。

4. 飯田線では寒さで車両のブレーキシリンダー圧力計が下がらない事象が発生しているが保温カイロ貼り付けるのではなく抜本的な対策を行うこと。

回答：すでに回答した通りである。

5. 一般客を装った隠れ添乗を止めること。

回答：必要な確認は行う。

伊那松島運輸区

1. B 5 3 の 1 4 0 7 M (飯田・辰野間ワンマン列車) 3 1 3 系 2 両は途中駅から多客となり自車扱いから全車扱いで対応している。伊那松島駅から車掌乗務にすること。

回答：ご利用状況を総合的に勘案した上で、適切な設定を行っている。

2. 昼間の列車本数が少ない時間帯に 3 1 3 系 3 両運転中にブレーキ又は抑速使用時に突然回生ブレーキが切れ、運転士は怖い思いをしながら架線電圧を気にして運転しているのを改善すること。

回答：その様な考えはない。

神領運輸区 (運転士)

1. 以下の行路は拘束時間が 2 4 時間を超えるので見直し在宅時間を増やすこと。

B 6 1、B 6 3、B 6 4、B 6 7、B 8 2、B 9 3、B 9 8

回答：現行の通りとする。

2. 睡眠時間が少なく睡眠不足となり事故を引き起こす原因となるので改善すること。

B 6 9 W (5 : 2 3)、B 7 7 F (5 : 0 4)、B 8 5 F (4 : 3 5)

B 9 1 W H (4 : 4 0)

回答：現行の通りとする。

3. 連続乗務のため、トイレに行く時間がないので改善すること。

B96SH (3649M~3196M)、B98WS (121M~636M)

回答：現行の通りとする。

神領運輸区 (車掌)

4. 8時までの出勤で泊まり行路は在宅休養時間が短くなっているため出勤時間を10時以降になるよう行路を改善すること。

回答：現行の通りとする。

5. A組は日勤を含めた連続5日勤務が続くので日勤を泊まり勤務に変え連続5日勤務を解消すること。

回答：すでに回答した通りである。

6. C6行路とC7行路、同じ土岐市駅泊が続くのでどちらかをA組み以外と持ち替えること。

回答：すでに回答した通りである。

7. C21行路107Mから112M高蔵寺折り返し、C23行路105Mから110M高蔵寺折り返し時間は朝の通勤時間で遅れ発生するので折り返し時間に余裕を持って10分以上確保すること。

回答：現行の通りとする。

8. C26・C27行路は神領運輸区での睡眠時間が少ないので改善すること。

回答：現行の通りとする。

9. C27行路の便2736M中津川から名古屋までの便乗を改善すること。

回答：すでに回答したとおりである。

10. 通勤時間帯での313系6両編成は乗車定員が少ないので混雑緩和と遅れ防止のために編成を増結すること。

回答：お客様のご利用状況や全体の車両運用計画を総合的に勘案した上で適切な輸送力を提供している。

11. 211系6両編成の列車にトイレがついていない。全ての列車はトイレ付きにすること。

回答：現行の通りとする。

12. セントラルライナーの6両編成は車掌を2名乗務にすること。

回答：その様な考えはない。

13. 2686M (HR瑞浪2号) は車内発券が多いので多治見から臨時改札を付けること。

回答：その様な考えはない。

中津川運輸区

1. B11WF、2615Mから652Mまで名古屋~多治見2往復、連続4時間でトイレに行く時間がないのでトイレ付き車両にすること。

回答：現行の通りとする。

2. B11WFの訓練指定を変更すること。

回答：現行通りとする。

3. B22WHの2702M併合補助と2710Mの入換えを見直し、明け行路は2710M乗り継ぎからとすること。

回答：現行の通りとする。

4. B23WF、2631Mから2743Mまで連続6時間28分でトイレに行く時間がないので旅客サービス向上も含め2631Mの車両をトイレ付きとすること。

回答：現行の通りとする。

5. B 2 5 W F 6 3 5 M から 6 7 6 M まで 4 往復の多治見行き列車を他の列車と持ち替えること。

回答：現行の通り通りとする。

6. B 2 6 W F 初列車の回 8 7 3 M を外し中津川からとすること。

回答：現行の通り通りとする。

7. B 2 8 S H の 3 6 5 7 M と B 3 4 S H の 3 6 4 5 M は帰宅時間帯であるが 4 両である。両数を増やすこと。

回答：お客様のご利用状況や全体の車両運用計画を総合的に勘案した上で適切な輸送力を提供している。

8. 奈良井駅は乗降客が多いため、ワンマン列車は全車扱いとすること。

回答：その様な考えはない。

9. 中津川駅の検修集約は異常時に運転士の対応が多くなり運転士の負担増となっている検修係を常駐体制にすること。

回答：その様な考えはない。

駅関係

1. 金山、千種、大曾根、刈谷駅など乗降人員多い駅にはホームに安全柵を設置すること。

回答：その様な考えはない。

2. 大曾根駅北口を 2 窓化にすること。

回答：その様な考えはない。

3. 大曾根駅、名古屋ドームでのイベント開催時（野球、コンサート等）ホーム要員を張りつけること。

回答：その様な考えはない。

4. 大曾根駅、振替輸送時の要員を確保すること。

回答：その様な考えはない。

その他

1. 専任社員で残るための労働条件として専任社員用の行路を設定すること。

回答：その様な考えはない。

2. 休日出勤を一方的に交番に入れないこと。本人の希望を聞くこと。

回答：その様な考えはない。

3. 現場では見習い、会社行事等で年休の出ない日があるので、要員数にゆとりを持たせ毎日、一定数の年休が出るようにすること。

回答：必要な人員を適切に配置している。

4. 今回のダイヤ改正で電話による到着点呼が省略されたことにより 2 分の労働時間が一方的になくなった事に対する説明をすること。

回答：作業を廃止したことに伴い労働時間が無くなった。

5. 愛労委の労働組合証人に対する嫌がらせ添乗を止めること。

回答：その様なことは行っていない。

6. 事故に対して規程改正の小手先の対策ではなく、抜本的な対策を行うこと。

回答：規程改正を含め必要な対策を実施している。

7. 些細なミスなどに対する対策として現場では作業基準等に定めのない作業をやらせているので止めること。

回答：事故防止の為に必要な対策はこれまで通り実施する。

8. 規程の訂正は訓練時間内で行うこと。

回答：労働時間内で実施することとしている。

9. 岡崎駅乗務員宿泊所、喫煙所及び休憩所が狭いので広く改築すること。

回答：その様な考えはない。

10. 名古屋駅関西詰所は狭く、古いので改築し広くすること。

回答：その様な考えはない。

11. 西小坂井駅の休養室は古く、たばこの煙が寝室に入ってくるので、改築し喫煙室を設けること。

回答：その様な考えはない。

主な議論

【折り返し時間について】

組合：安全作業と列車遅れの回復ができるように折り返し時間を10分以上に設定できないことに対する会社の考え方を示すべきだ。

会社：ダイヤは様々な要素を考えて作成している。遅れ回復のみでは考えていない。

組合：折り返し時間が少なく遅れが続くのでは遅れはなくなるという現状がある。

会社：折り返しも運転時分も含めて遅れ回復は考えて作成している。

組合：遅れ回復を考えてダイヤ作成していることは確認する。

【拘束時間と睡眠時間について】

組合：運転士の拘束時間が24時間を超えることは今までになかった。今までは24時間を超えないように作ってきた。なぜ今回超えたのか。

会社：拘束時間は、行路作成の一つの要素である。睡眠時間、食事時間など様々な要素を勘案して作成している。

組合：以前もそうではなかったのか。なぜ今回超えてきたのか。

会社：拘束時間は行路作成の一つの要素である。

組合：この間拘束時間を24時間以内に納めると言っていたのは会社である。

会社：考え方を変えたわけではない。総合的に見て、組み合わせを考えた結果超えてしまった。

組合：現場では「下手くそが作った」と言っている。

会社：例えば、入換を誰が行うかなど、効率性のみではなく安全性も考慮して作成すると、拘束時間のみでは決めることができない。

組合：今回のダイヤ改では、全ての運輸区で24時間超え行路が作られた。何らかの意図、目的があるのではないか。意図がなければなぜこの間こだわってきたのか。自らを否定することになるのではないか。

会社：拘束時間は行路作成の一つの要素である。

組合：今回は24時間超え、次回は25時間、その次は30時間の拘束時間となるのではないか。

会社：そのようには考えていない。

組合：拘束時間について本部・本社間で取り決めが必要になる。今後においてはやむを得ず24時間超えてしまったと考えるべきだ。

会社：組合側が言うように意図を持って24時間超えにしたのではない

組合：拘束時間が長くなっているにも拘わらず、昼間は詰所で3時間も座っていて、睡眠時間は4時間を切る行路も発生している。もう少し乗務員の立場で作れないか。

会社：結果として睡眠時間が少なくなった行路も発生してしまった。

組合：睡眠時間も安全の要素である。当然考慮すべきだ。

【ATS-P Tについて】

組合：ATS-P Tに関してはこれまでも様々議論してきたが、結局ハード対策を会社が行わないから、現場ではATS絡みのミスが続いている。インジケーターなどの抜本的な対策を行うべきだ。

会社：必要な運転方法を行ってもらえばいい。

組合：P Tの地上子の色分けも一つの手段ではないのか。なぜやらないのか。決めたことを変えることは大変な努力かもしれないが努力すべきだ。

【訓練時間について】

組合：訓練開始時間を柔軟に対応すべきだ。

会社：例えば、訓練時間を15分遅くすれば15分余分に待つ人が発生するのではないか。

組合：3時間待ちを訓練指定にすることが問題あるのではないか。現実に即して、現場乗務員の意見を聞き開始時刻の変更を認めるべきだ。

【金山駅らの回送列車の車内点検について】

組合：金山駅からの回送列車の車内点検について、何度も熱田駅までお客様が誤乗してしまう事象が発生している。改善策を検討しているのか。

会社：現実は把握している。

組合：起こしても起きないようなお客様が、車内放送で起きるはずがない。駅員対応も考えるべきだ。早急に具体的な対策を行うように。

【豊橋駅飯田線ホーム（行き止まり線）について】

組合：豊橋駅飯田線ホーム（行き止まり線）ではATS-P Tの非常ブレーキ動作が頻繁に発生している。また、遅れが出ることで折り返し列車にも影響を与えている。対策を行うべきだ。

会社：お客様が第一であり、停止位置を動かすとお客様は不便になる。停止位置は利便性も考えて設けている。

組合：P Tの速度の設定はできないのか。そのような方法もあるのではないか。

会社：今、答えられない。

組合：一日に2件も3件もATS-P Tが動作している現実を知っているのか。だから乗務員からこの様な意見が出るのも当然だ。問題と考えていないのか。

会社：動作していることは承知している。しかし、行き止まり線なので安全は確保しなければならない。

組合：213系のメーターのブレも問題になっているのではないか。

会社：ゆっくり走行してもらえばいい。

組合：P Tを動作させないために、1～2キロの速度で運転している。折り返しのお客様が黄線を越えて列車に近づく危険である。

会社：現実がはっきりしない中では議論にならない。

組合：危険予知である。危険な要素は一つでも二つでもなくす側に考えなければならない。

【伊那松島運輸区について】

組合：伊那松島運輸区B53の1407M途中駅から多客となり、途中から全車扱いであるし、辰野駅から先の東会社はツーマンで運転を行っているが会社は現状をどう見ているのか。調査をしたのか。

会社：現状でいいと考える。

組合：会社は車掌の乗務は必要ないということなのか。必要に応じて二人乗務にすること。

【連続乗務について】

組合：中津川運輸区の連続乗務4時間、6時間とありトイレに行く時間が無いではないか。

会社：労外は無いが行くことは出来るのでないか。

組合：時間が少ないから車両から離れる事が出来ない。トイレ付きに車両にすれば車両から離れずにわずかな時間で行くことが出来る。

【ホーム柵について】

組合：金山、千種、大曾根、刈谷駅は朝、夜の通勤時間は乗降が多くホームに人が溢れている事から危険である。現にホームから転落する事故は発生している。

会社：駅の構造、列車の編成数が違い、対応が難しい。

組合：柵の設置が難しいのであれば、通勤時間帯だけでも人を配置し監視を行うべきである。岐阜駅ではその様に行っている。安全対策を講じるべきである。

【規定の改定について】

組合：規程の改正、短期間の間に次から次と規程の追加、改正が行われ、覚え切れない現状がある。

会社：事故の対策として必要だから行っている。

組合：事故が起きたから規程を変えて対策とし、また新たな事故が起きたら規程を変える。これでは抜本的な対策にならない。

会社は事故が起きると規程を変え対策としているが、規程通りにやらない運転士が悪いとして責任を押しつけるものでハード面の具体的な対策も行う事を要求する。

以上