

12月21日名古屋地本は、会社より25年3月16日に実施する平成25年ダイヤ改正提案を受け協議を行いました。

問題を指摘していた東海道線上り金山駅終着列車を解消 飯田線北部地区、ワンマン列車24本を12本に減

しかし、車内販売廃止、セントラルライナー（中央線）廃止、ホームライナー（東海道線）廃止、飯田線南部地区でのワンマン列車増も提案。理由は「ご利用状況を勘案して・・・」と回答。利便性の向上による集客増のための施策を考えず、コスト削減のみを主張！在来線のサービス低下、労働強化、これでは益々鉄道離れを起こす結果になるのではないのでしょうか。

名古屋地本は分会とともに、さらに検討を加えダイヤ改正を通じて労働条件の改善を目指していきます！

会社提案

1. 施策内容

(1) 中央線の列車体系見直し

- ・セントラルライナーを廃止し、多治見駅～中津川駅間においては代替となる快速列車に立て替える。
- ・夕通勤時間帯のホームライナーを5本体制とする。

(2) 東海道本線の列車体系見直し

- ・金山駅終着列車を解消し、名古屋駅終着または豊橋駅行きとするなど、朝通勤時間帯の上り列車を中心に列車を増発する。
- ・東海道本線のホームライナーを一部廃止する。
- ・117系車両の定期列車への運用を取り止める。

2. 実施時期

平成25年3月16日（土）

主なやり取り

集客増のための施策を考えず、コスト削減のみを主張！

会社：この提案以外には、中央線のセントラルライナー廃止の代替えは現行の多治見行き快速を中津川まで延長する。ホームライナー豊橋2号・4号、大垣1号を廃止する。117系を313系に置き換える。3月16日から「しなの」「南紀」「ひだ」の車内販売をなくす。車掌の「南紀」の乗務を紀伊勝浦から新宮までとする。名古屋運輸区も大垣・美濃赤坂間の運転を行う。

組合：セントラルライナーの廃止は理由はなにか。

会社：旅客が減少傾向にあり総合的に勘案した。乗車整理券の複雑さもある。お客様にとってよりよい利用しやすい体制にした。

組合：会社としては収益が上がるのではないか。お客様の要望なのか。

会社：利用状況もある。お客様の要求も変わる。検討した結果である。

組合：乗車率はどうであったのか。

会社：快速と比べると低い。

組合：乗車整理券の複雑さなどは、導入した時から判っていたことではないか。グレードアップ車両はどうするのか

会社：快速列車に使っていく。

組合：夕通勤時間帯のホームライナーを5本体制とするが、朝はどうなるのか。

会社：朝は変わらない。

組合：金山駅終着の列車をなくす理由はなにか。

会社：2本を豊橋行きにする。1本は名古屋止まりとする。

組合：これまで組合要求として金山駅終点の問題解決を求めてきたことから改善されたとして評価をする。東海道線のホームライナー豊橋2号・4号、関ヶ原1号をなくす、その理由はなにか。

会社：それまで回送列車を活用していたが回送を止める。

組合：373系はどうなるのか。

会社：豊橋より下りには行かなくなる。

組合：セントラルライナー、ホームライナーの廃止をお客にどの様に知らせるのか。

会社：プレス発表とポスターで周知を行う。

組合：なぜ117系車両の定期列車への運用を取り止めるのか。

会社：313系に取り替える。2月には全車を313系に替え117系はイベント列車以外は廃車になる。

組合：2ドアによる列車の遅れはなくなるが、大垣以西のお客様から苦情が来るのではないか。

会社：問題ないと考える。

組合：車内販売の廃止はなぜか。車販の会社が決めたのか、会社が決めたのか。

会社：今はコンビニ、売店等で事前にお客さまが多くなり売り上げも落ちている。

組合：お客様の中には車内での購入しながら旅を楽しまれる人もいるのではないか。

会社：以前から一部の列車で車内販売を止めていたが問題はなかった。

組合：お客様への旅サービスを提供するためにJRが車内販売を支援することも考えるこ

とも必要ではないか。

会社：車内販売を行う会社の問題であるから。

△8の要員減

組合：伊那松島運輸区の車掌、+3はどうか。

会社：飯田線の北部は車掌を増やし南部は車掌を減らした。

組合：具体的にどうなるのか。

会社：伊那松島運輸区ではワンマン列車を24本から12本にする。豊橋運輸区では42本から71本にする。

組合：北部のツーマンが増えたのは駅無人化と関係あるのか。

会社：そういうことではない。

組合：豊川駅、豊橋駅間でのワンマン列車が増えることは、新幹線に乗車されるお客様にとっては列車が遅れるなど不便を与えることになるのではないか。

会社：その様なことは発生しないと考える。

組合：車掌の豊橋△4、大垣△2、神領△2また運転士の中津川△2，神領△1 になにか。

会社：ホームライナー、セントラルライナーの減、廃止によるものだ

両数間違い防止、睡眠時間、折り返し時間の改善を要求

組合：東海道線での4両運転はなくなったのか。

会社：4両編成は残っている。

組合：以前からも要求として出しているが、両数間違いを発生させる要因にもなっているのでなくすべきである。

会社：両数間違いは4両だから発生するというものではない。

組合：中津川での検修係がなくなったことで、睡眠時間が取れなくなっている。

会社：交番作成基準の議事録確認の着発5時間の取り決めは守っている。

組合：着発は列車到着から翌日の発車までの時間か。現実には中津川に到着し2時間以上の労外の後。30分くらいの入換があり、実際には4時間くらいしか寝れない。これでも5時間以上あるからいいでは問題である。

組合：終着列車の入換で時間がとられる。作業を減らすことは出来ないのか。

会社：少しは改善している。

組合：列車の遅れを駅で回復できるように折り返し時間を増やしたのか。

会社：できる所はやっている。

組合：1週間後の28日までに提出することは無理である。もっと早く提案をするべきである。エクセルのファイルで提案するなど合理的に改善すべきだ。実際の箱にはまだまだ問題点があると思う。資料を更に検討しダイ改要求として提出を行う。

以上