

「25年春のダイヤ改正」提案に対する改善要求について業務委員会を開催

名古屋地本は1月24日、昨年12月21日会社より提案された「25年春のダイヤ改正」に対して職場より出された改善要求に基づいて業務委員会を開催した。

会社は乗務員勤務の不規則な出勤時間、労働時間、拘束時間さらには食事、休憩、睡眠時間等乗務労働の特殊性を一切無視！

会社回答と主なやり取り

1. 共通項目

(1) 出発点呼を簡素化して時間を短縮すること。

回答：その様な考えはない。

組合：今から乗務するのに必要のない質問項目が出発点呼で多くなっている。もっと簡素化すべきである。

会社：必要な内容を伝達している。

組合：準備時間が少ないので出勤点呼前に掲示物を見たり、書き写している。会社は必要な時間をどの様に考えているのか。

会社：必要な時間は確保してあると考える。

組合：今からの乗務に必要な重点項目だけにして一口試問、事故事例などは省けば良い。必要ないものに重点が置かれている。

会社：全て大切である。

組合：出勤時間から出発点呼までの10分が必要な準備時間と解釈して良いか。

会社：おおむね10分あればよいと考える。

組合：現実には10分では準備出来ないから問題にしている。現場の実態を把握し改善すること。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 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。

(5) 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。

(6) 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。

(7) 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。

(8) 午後の訓練指定を止めること。

回答：その様な考えはない。

(9) 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。

(10) 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。

(11) 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。

(12) 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。

(13) 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。

(14) 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。

(15) 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：前回同様に配布する予定である。

(16) 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。

(17) 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。

(18) 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。

(19) 休憩時間の自由使用を保障すること。

回答：その様な考えはない。

組合：最近、休憩時間にもかかわらず、管理者から拘束される事象が発生している。管理者の行き過ぎに対し指導すること。

(20) 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：必要な時間は確保している。

2. 職 場 別 要 求

名古屋運輸区 運転士

(1) B13 2102Fから便1100Fの間に食事が取れるよう便乗列車の時間を下げること。

回答：提案の通りとする。

組合：行路を作成する時に食事時間の確保をどの様に考えているのか。

会社：すべて同じ時間は無理だが多少差はあるが確保している。

組合：夕食を取る時間帯は目安として何時を考えているのか。

会社：行路を見て貰えば分かると考える。

組合：全ての行路がその様になっているのか。

会社：乗務員の特殊性からそれはそうだとはいえない。

組合：夕食であれば18時を中心に前後、2時間以内を設定するべきである。

(2) B33 名古屋駅での302M～305Mへの時間が少ないので改善すること。

回答：提案の通りとする。

(3) B35 131Fを名古屋駅で段落ちにすること。

回答：提案の通りとする。

(4) B44 名古屋での睡眠時間が少ないので改善すること。

回答：提案の通りとする。

(5) 三ヶ根から三河塩津間の普通列車は85km/hで力行オフする様に指導されているが現行2分15秒運転の普通列車は三河塩津到着が遅れる。全ての普通列車は運転時分2分45秒を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：遅れが発生していることを把握しているのか。

会社：遅れは聞いていない。

組合：組合員からは遅れが発生しているから運転時分の見直し要求が出されている。それはおかしい。何故、名古屋運輸区のみがこの様な指導を行っているのかは知っているのか。

会社：それは知っている。

組合：その様な運転を指導しているのであれば運転時分の見直しを行うべきである。

(6) 東海道線の列車停止目標、両数標を4・8・0で統一すること。

回答：その様な考えはない。

組合：停止位置不良をなくすためにも両数標を統一すること。

(7) DC・EC組は、車種に対する運転士の負担に加えて、年休が出ない等、制約も多くECあるいはDC単独の組と比較して大変不利な状況が続いている。よって、DC・EC組を廃止して単独車種のみで行路を作成すること。

回答：その様な考えはない。

組合：運転士の負担が発生している現状がある。工夫をして改善すること。

(8) B51 拘束時間長い。144F～147Fを削除すること。

回答：提案の通りとする。

(9) B52 拘束時間長い。1556D併合補助～1553D入区担当を削除すること。

回答：提案の通りとする。

(10) B53 EC快速～DC特急～西日本車両～赤坂線と車種に加えて線区（赤坂線は新規の受け持ち）も多く負担が大きすぎる。1235F～1234F、242F及び207Fを他の列車と持ち帰ること。

回答：提案の通りとする。

(11) B54 172F～183Fを削除してDCのみの乗務とすること。

回答：提案の通りとする。

(12) B57 119F～136F乗り継ぎまで3時間を超える。119F名古屋で乗り継ぎ終了とすること。

回答：提案の通りとする。

(13) B58 関西線・東海道線・武豊線・関西線と線区が多く、乗務員の負担に加え、ダイヤ乱れに対応が難しい。単一线区が望ましい。見直すこと。

回答：提案の通りとする。

組合：一つの行路の中でいくつもの線区を運転することは、ミスを起こす要因にもなる。もっと工夫をして行路を作成すること。

(14) B 6 1 5 4 2 C～1 5 5 3 D 乗り継ぎまで3時間を超える。5 4 7 Cを大府で乗り継ぎとすること。

回答：提案の通りとする。

(15) B 6 4 5 4 4 D～1 5 5 5 D 入区入換まで4時間を超える。5 4 9 Dを大府で乗り継ぎとすること。

回答：提案の通りとする。

名古屋運輸区 車掌

(1) 下記の連続往復乗務をやめること。

① C 1 2 2 1 5 5 8 D から 5 7 3 D までの連続2往復乗務を解消すること。

② C 1 2 6 1 5 5 6 D から 1 5 7 1 D までの連続2往復乗務を解消すること。

③ C 1 3 4 1 5 5 4 D から 1 5 6 9 D までの連続2往復乗務を解消すること。

④ C 1 5 3 1 2 0 1 F から 1 2 1 0 F までの連続6往復乗務を解消すること。

回答：提案の通りとする。

組合：C 1 5 3 は 乗り 始め から 終了 まで 3 時間 以上 も ある。食事、トイレ時間も取れないどこかに休憩時間を入れること。

(2) 夕食時間を確保すること。

C 1 1 6、C 1 3 1、C 1 3 5

回答：提案の通りとする。

(3) 翌日午前出勤前の午後訓練指定はやめること。

C 1 2 1、C 1 2 5、C 1 3 1、C 1 3 5、C 1 4 1、C 1 4 3、C 1 5 3

回答：一部修正する方向で検討する。

組合：具体的にはどれを修正するのか。

会社：C 1 3 1 の 訓練 時間 の 1 1 : 1 3 を 9 : 5 6 変更する。

(4) 乗務線区を各班均等にすること。

回答：提案の通りとする。

大垣運輸区 運転士

(1) 半年も特急を運転しない事が発生するため次のように組み替えること。

1組のB 5 2と2組のB 6 9を入れ換え、3組のB 7 1と5組のB 9 3を入れ換えること。

回答：提案の通りとする。

組合：他区では解消しているが会社として何か意図があるのか。高齢者は乗せないとか。

会社：交番が出来なくなる。

組合：半年も運転しないと乗務する時に線見をすることになる。均等化出来なければ乗り組みを変えるなどの方法もあるのではいか。

会社：条件としては考えている。

組合：何か意図していなければ次回のダイヤ改正には考慮すること。

(2) B 8 3の昼食時間を40分以上確保すること。

回答：提案の通りとする。

(3) 次の行路は泊まりにすること。

B 5 2 (7 : 0 3 出勤)、B 7 2 (6 : 4 7 出勤)、B 9 4 (7 : 1 5 出勤)

回答：提案の通りとする。

(4) 次の行路は日勤行路が長いので改善すること。

B 5 2 (10時間39分)、B 6 2 (10時間47分)、B 6 8 (11時間21分)

B 9 4 (1 0 時 間 3 0 分)、

(5) 次 の 行 路 は 勤 務 終 了 を 1 2 時 ま で に 改 善 す る こ と。

B 5 3 (1 2 : 5 8 終 了)、 B 5 7 (1 3 : 1 3 終 了)、 B 6 7 (1 2 : 1 9 終 了)

B 7 7 (1 2 : 1 3 終 了)、

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(6) 次 の 行 路 は 睡 眠 時 間 6 時 間 以 上 取 れ る よ う に 改 善 す る こ と。

B 5 1 (4 時 間 4 5 分)、 B 5 6 (5 時 間 3 8 分)、 B 8 1 (6 時 間)

B 7 4 (5 時 間 5 7 分)、 B 8 2 (5 時 間 5 6 分)、 B 8 7 (5 時 間 3 9 分)

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

組 合 : B 5 1 な ど は 5 時 間 を 切 る 睡 眠 時 間 で あ る が 、 こ れ で 本 当 に 大 丈 夫 な の か。

会 社 : 大 丈 夫 で あ る。

組 合 : し っ か り 仕 事 を や る た め に も 十 分 な 睡 眠 時 間 を 確 保 す る こ と が 重 要。

会 社 : 睡 眠 を 取 ら し て あ げ た い と 考 え て い る。

組 合 : 6 時 間 以 上 の 睡 眠 時 間 確 保 を 求 め る。

大 垣 運 輸 区 車 掌

(1) 1 行 路 及 び 2 行 路 の 出 勤 時 間 を 1 0 時 以 降 と す る よ う 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(2) 1 1 行 路 2 5 0 3 F 豊 橋 か ら 2 3 6 1 F 豊 橋 ま で 3 時 間 5 分 の 連 続 乗 務 と な る の で 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

組 合 : 他 の 行 路 も そ う で あ る が 連 続 の 乗 務 時 間 が 他 の 運 輸 区 と 比 べ て 長 い 。 東 海 道 は 長 い と 言 う こ と も あ る が 、 そ の 前 後 を 考 え て 作 成 す る べ き で あ る。

(3) 1 2 行 路 2 1 0 8 F 名 古 屋 か ら 2 3 5 1 F 米 原 ま で 3 時 間 1 0 分 の 連 続 乗 務 と な る の で 、 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(4) 1 6 行 路 の 出 勤 時 間 を 1 0 時 台 に 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(5) 2 2 行 路 の 2 5 1 4 F 大 垣 か ら 2 5 2 3 F 名 古 屋 ま で 3 時 間 1 0 分 の 連 続 乗 務 と な る の で 、 見 直 す こ と 。 2 3 0 8 F 米 原 か ら 2 3 0 7 F 大 垣 ま で 4 時 間 0 5 分 の 連 続 乗 務 と な る の で 、 見 直 す こ と 。 出 勤 時 間 を 、 1 0 時 台 に 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(6) 2 4 行 路 の 出 勤 時 間 を 1 0 時 台 に 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(7) 2 5 行 路 の 出 勤 時 間 を 1 0 時 台 に 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(8) 2 6 行 路 の 1 2 3 F 豊 橋 か ら 1 4 0 F 名 古 屋 ま で 3 時 間 1 0 分 の 連 続 乗 務 と な る の で 、 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(9) 3 3 行 路 の 出 勤 時 間 を 1 0 時 台 に 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(10) 3 5 行 路 の 1 1 0 0 F 名 古 屋 か ら 1 1 2 1 F 名 古 屋 ま で 3 時 間 2 0 分 の 連 続 乗 務 と な る の で 、 見 直 す こ と。

回 答 : 提 案 の 通 り と す る。

(11) 3 6 行 路 の 出 勤 時 間 を 1 0 時 台 に 見 直 す こ と。

回答：提案の通りとする。

中津川運輸区

(1) ワンマン列車の折り返し時分を10分以上確保すること。(坂下、南木曾、上松)

回答：必要な時間は確保している。

組合：ワンマンの折り返しはやることが多いので遅れが発生している。余裕を持った作業が出来ないとミス・事故を発生させ事にもなる。10分以上の時間は必要である。

(2) ワンマン列車での坂下駅、南木曾駅、上松駅を「全車」扱いとすること。

回答：その様な考えはない。

(3) 訓練時間を9:30～11:30と12:00～14:00に見直すこと。それに伴い、B25Wでの訓練指定を外すこと。

回答：その様な考えはない。

(4) 以下の列車において、折り返し時分に余裕を持たせるよう見直すこと。

B11W	1857M～1856M
	1857M～回877M
B21W	1858M～181M
	1861M～1860M
B24W	回872M～1835M
	1867M～回874M
	1869M～回876M

回答：その様な考えはない。

(5) B25Wの1825M、中津川における分割作業から発車までの時間が僅少のため、見直すこと。

回答：提案の通りとする。

神領運輸区 運転士

(1) ATS-P導入により併合作業に時間がかかるようになったため併合作業時間を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：ATS-Pの導入により確認項目が増えているが考慮しているのか。

会社：必要な時間は確保している。

組合：余裕のない確認作業を行っている。安全面からも余裕を持った確認・点検作業が出来るように10分以上の時間を確保すること。

(2) 車両整備は手歯止め関係で安全上問題があるので出区点検か乗継ぎに変更すること

回答：その様な考えはない。

組合：車両整備と出区点検に使い分けはどの様な基準なのか。

会社：留置から時間が経っていなければ車両点検。

(3) 中津川駅冬期要員を付けサービス向上を図ること

回答：その様な考えはない。

(4) 睡眠時間は連続した労外時間で5時間以上を確保すること

回答：その様な考えはない。

(5) 拘束時間が24時間を超える下記の行路を見直すこと

B66	(24:15)	B67	(24:18)	B71	(24:22)
B76	(24:31)	B88	(25:14)	B91	(24:35)
B98	(24:14)				

回答：提案の通りとする。

- (6) 乗務員の特殊性を考え昼食、夕食の時間は50分以上を確実に確保すること。
また、名古屋駅に社員食堂を設けること

回答：その様な考えはない。

- (7) 夕食時間僅少行路はB65 (18:50~19:11)、B77 (18:24~18:49)、B87 (18:11~18:51又は19:31~20:20)

回答：提案の通りとする。

- (8) 明けの部分が長い行路は安全上問題があるので組み替えをすること
B73 (6:58~13:15)、B74 (5:10~12:20)、B76 (6:45~11:56)、B77 (7:00~14:03)、B95 (6:35~13:19)、B98 (5:36~11:34)

回答：提案の通りとする。

- (9) 睡眠時間確保のためにB77行路1335M入換御併合作業を変更すること

回答：提案の通りとする。

- (10) 降積雪時、連結器に付着した雪を併合作業の乗務員がやかんで対応する事になったが列車の遅れ、労災にもつながる。冬季要員を付けること。

回答：提案の通りとする。

- (11) 中津川では、20分早起こしが頻繁になっている。冬季予熱要員を付けてパン上昇のまま暖房「入」とすること。

回答：必要な要員は確保している。

組合：必要な要員とは誰のことか。

会社：乗務員が早く起き対応している。

組合：乗務員ではなく専門の要員を確保すべきである。

会社：その様な人がいないので乗務員が行うことになる。

組合：20分早く起こされることは乗務員にとっては大きな負担である、専門の予熱要員を確保して泊まり体制で行うべきである。通電しなかった時の対応と予熱が早く出来、車内も暖かくなりサービスのアップにもなる。

- (12) 中津川運輸区では2Fの休憩室が使用禁止となっている。長時間の労外、そして食事に使用する場所が1Fの詰所だけである。狭い場所で多くの人が集まり食事もとりにくい、改善すること。

回答：その様な考えはない。

組合：使用禁止の理由は何か。

会社：2箇所も必要ないと考える。

組合：洗面所が使えないので流しで顔を洗ったりしている。改装を考えているのか。

会社：その様な計画はない。

組合：使用禁止の理由もたいした理由でない、今まで通り使用出来る様にするこ。

- (13) 弁当を買いに行くのにもいちいち詰所に行き、乗務カバンを置き、脱帽で買いに行くと、ただでさえ少ない食事時間がなくなってしまう。詰所に行く途中でも、弁当を買えるようにすること。

回答：必要な時間は確保している。

組合：行路によっては一度、詰所にカバンを置き弁当を買って戻って来ると時間がなくなってしまう。詰所に行く途中で弁当を買うことくらいは認めるべきである。

会社：詰所へ戻るまでは勤務ですから認められない。

組合：だったら食事時間を十分確保すべきである。

会社：食事時間は確保されていると考える。

組合：以前は途中で弁当を買って詰め所へ戻る事も出来た。何が問題なのか。

(14) 7番、8番詰所のトイレを増設すること。

回答：提案の通りとする。

(15) B64、日勤は長すぎる。1613M高蔵寺着～178Mまで時間がある。
早い列車に変更するか、178Mを神領で乗り継ぎにすること。

回答：提案の通りとする。

(16) B74 600M～701Mはトイレにも行けない改善すること。

回答：提案の通りとする。

(17) B81名古屋、中津川一往復から塩尻一往復は長時間乗務が続くので改善すること。

回答：提案の通りとする。

(18) B92 2763M分割入換担当は、睡眠時間が短くなるので改善。

回答：提案の通りとする。

(19) 1組の行路を63・ー・64・65ーを65・ー・64・63・ーに変えること。

回答：一部修正する方向で検討する。

組合：この様に修正するのか。

会社：1組みの中で動かして考える。

(20) 2組の行路を74・ー・75・76ーを76・ー・75・74・ーに変えること。

回答：その様な考えはない。

豊橋運輸区

(1) B54 561G中部天竜行き、B66 563G本長篠行き、週末は飲酒されたお客様が多く、ワンマンでは対応が大変である。ツーマンにすること。

回答：お客様のご利用状況等を総合的に勘案し、適切に判断している。

組合：会社は現状をどの様に把握しているのか。

会社：車掌に特別改札の指定を行っている。

(2) 豊橋～本長篠間にワンマンが多い。本長篠までトイカ対応されたい。

回答：当該区間にトイカを導入する計画はない。

組合：バスの様に車内に機械を据え付けることは考えないのか。

会社：バスの様にはいかない。

組合：ワンマンバスと同じようにやれば出来ることである。

(3) 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：旅1番、旅2番の使い分けする基準はなにか。

会社：階段、改札口に近いのでサービスの観点からである。

組合：名鉄から降車される旅客でホームが混雑するので危険である。それで発車を遅らせる事もある。サービスは否定しないが安全第一で考えるべきである。

伊那松島運輸区

(1) B64・B66はアケが遅いので改善すること。

回答：提案の通りとする。

組合：二つの行路は拘束時間が長く、さらに休養時間が少ないこととアケが遅いので改善すること。

(2) B64、B66は休養時間が少ないので改善すること。

回答：提案の通りとする。

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でよい）で配布すること。

回答：その様な考えはない。

組合：各駅の多くの社員は非番等でダイヤ改正資料を作成しているのので、少しでも手早く出来るように配慮すること。

今回の業務委員会ではダイ改関係についてのみ協議をしましたので、他に出されていた職場要求に関しては春の職場改善の中に再度、取り上げることにします。

以 上