

## 平成26年3月15日ダイヤ改正の提案を受け協議

12月20日、名古屋地本は会社より平成26年3月15日ダイヤ改正の提案を受け業務委員会を開催しました。

### 会社のダイ改に向けた提案内容

- (1) 中央線 愛知環状鉄道直通列車の一部見直し
  - ・平日昼間時間帯における往復の直通運転を取りやめ
- (2) 東海道線 ホームライナー体系の見直し
  - ・夕通勤時間帯の静岡～沼津間にホームライナーを新設

### 会社からの具体的説明

- ・愛知環状鉄道直通列車は平成17年から乗り入れ運転していたが、昼間時間帯の5往復10列車を取りやめる。
- ・静岡地区のホームライナーは現行2列車あるが19時前後に1列車を増発する。
- ・名古屋車両区1番線～4番線の電化工事が終わったので電車を留置する。
- ・諸元比較における列車本数の△1は2つの列車の列車番号を一つにした関係である。
- ・中央線、関西線の夕通勤の4両編成列車を6両編成などに増車する。
- ・乗務員運用指標にあるように今回は要員の増減はない。

### 具体的やりとり

#### ダイヤ改正の目玉がない

組合：施策内容を見るとJR東海としてのダイヤ改正の売りがないのではないかと。

会社：安全、正確、快適を求めてダイヤをブラッシュ・アップした。

#### 愛知環状鉄道直通列車の一部見直しについて

組合：現行、愛知環状鉄道への直通列車を具体的に示すこと。

会社：朝に2本、夕方に4本と昼間に10本である。

組合：なぜ、昼間の列車の運転を見直すのか。

会社：愛知環状鉄道はホームの長さから4両編成の列車に限定されるため運用の柔軟性がない。また、異常時などの列車遅れの場合に別会社のためお互いにやりにくい。

#### 線路に精通した乗務員の運用は私たちが要求してきた

組合：乗務員運用指標の名古屋運輸区車掌の△220.8キロの内訳は何か。

会社：関西線南紀の乗継ぎを多気にした関係である。

組合：なぜ多気にしたのか。

会社：津波などの対応のため専門的にした方がいいと判断した。

組合：それは紀伊長島駅の乗務員配置廃止の時に私たちが主張したことではないか。

会社：三重支店の内容でありここではこれ以上議論しない。

## 名古屋車両区の電車留置について

組合：名古屋車両区1番線～4番線の電車を留置する理由は何か。

会社：以前説明したが、名古屋駅西留置4番線、5番線が輸送本部の建て替えの影響で使用できなくなるため、同線に留置していた電車を名古屋車両区に留置するためである。

組合：どこの運輸区が入換を行うかによるが、中央線の電車運転士は線路を知らない。また徒歩時間、経路などわからない点が多い。どのように考えているのか。

会社：もちろん、線見や訓練を行う。

## 明けの勤務終了時間、運転時分、折り返し時間

組合：明けの勤務終了時間を早くするように要求してきたが改善されたか。

会社：12時を超える行路はあるが、考慮はしてきた。

組合：具体的に伊那松島運輸区では4時に起床し16時過ぎまで仕事をする泊行路があり、改善を求めてきたがどうなったのか。

会社：まだある。

組合：今後具体的に改善のため要求していく。

会社：期日までに要求を提出するように。

組合：運転時分に余裕を持つように要求してきたがどうか。

会社：運転時分に余裕を持たした列車もある。停車時分も見直してきている。

組合：折り返し時間の見直しはどうか。

会社：高山線古川駅での折り返しを6分から8分、岐阜駅では4分を5分30秒とした。

## ワンマンについて

組合：ワンマン列車のツーマンへの見直しはどうか。

会社：561G列車は313系から211系に車両運用が変わったためツーマンにした。

組合：中央線における夕通勤での4両編成は多客のため無理があるが変更したか。

会社：4両編成の夕通勤は4列車あるが、いずれも6両編成に増車した。

組合：提示された行路には、まだ多くの問題点があると考えます。資料をもとに検討し要求を提出する。