

「26年春のダイヤ改正」提案の改善要求について業務委員会を開催！

名古屋地本は1月29日、昨年12月20日会社より提案された「26年春のダイヤ改正」について職場より出された改善要求について業務委員会を開催しました。

折り返し時間を増やすこと！

朝の長時間、連続乗務を解消すること！

会社回答に対して組合は「職場からは昨年と同じ要求が出ている項目がある。改善されていない事から同じ要求が出されているのである。会社は職場の要求を無視して誠意ある回答がなされていない」「効率化によりますます乗務密度と増え疲労度が高まっている。安全確保のためにもゆとりを持った労働環境を求める」と主張し具体的協議をおこないました。

会社回答と主なやり取り

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。

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。

組合：乗務が午前で終了しても、午後訓練が指定されることにより実質の明けが午後となる事から訓練期間を延ばして午前訓練のみにすること。

会社：午後訓練の場合、出勤時間が遅くなっている。

組合：午後訓練では2～3人という時もある。効率が悪いのではないか。

会社：待ち時間が短い行路を指定している。

組合：名古屋運輸区車掌は数分のことで午前訓練に参加できない行路が多く発生している。現場の意見を聞き対応すること。

会社：全体を見て時間を設定している。

組合：訓練期間はどこの現場も同じなのか。

会社：現場、内容によって違っている。

組合：数分の為に時には2時間も待たされ、午後訓練となり翌日は早出出勤となる場合もある、少しでも早く勤務解放するために訓練時間と期間を改善するべきである。

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：必要な時間を確保している。

組合：必要な時間は確保していると答えているが行路によっては非常に少なく、乗務員はホームを走りながら移動している時もある。労災の発生や、お客様にケガを負わせる事態にもつながりかねない。必要な時間を確保すること。

会社：だから必要な時間は確保している。どの行路の時間が少ないのか言って貰えば議論が出来る。

組合：4両と8両では折り返し時間に違いがあるのは当たり前と思うが、1両分の移動は何秒と見ているのか。基準を明らかにせよ。

会社：基準はあるが明らかにしない。

組合：基準はあるが明らかにしないことを確認する。折り返し時のスイッチ整備、確認項目が増えていることから時間もかかっている。安全な作業が出来るように折り返し時間に余裕を持たせること。

11. 分割・併合作業は、10分以上確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

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：必要な時間を確保している。

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：必要な時間を確保している。

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：前回同様配布する予定である。

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。

18. 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。

19. ダイヤ改正の提案に休日行路も提案すること。

回答：その様な考えはない。

20. 名古屋車両区の電化工事が完了し、名古屋での電車留置箇所が駅構内から車両区になると聞いている。例としてB33行路の始まり、現行なら「入換」が「出区」、最後2356Mは現行ならば「入換」が「出区」になっていることから明らかなので入区・出区ルートの手入れ線見は十分に行うこと。すべての入線可能な線路の線見を実施すること。

回答：必要な教育を実施している。

21. 飯田線、中央線の車両は寒冷地でも耐えうる車両とすること。

回答：適宜、適切に対応している。

組合：会社の対応は後手に廻っている。凍結防止に使い捨てカイロを貼って対応しているが対策になっていない。北海道、東北などの寒い地方がどの様な対策を行っているのか学んで対応すべきである。

22. 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。

組合：回答保留があるのは「申」の列車番号に間違いがあったことによると思うが、そもそも検討、点検する時間がないことにより発生しているのであるから提案を早くするか、「申」の提出期限を遅くするべきである。

昨年、神領では訓練の中でダイ改の変更点の説明がされなかったもので、ダイ改後に混乱があった。具体的な変更作業を伝えることは間違い防止につながる。確実に行うこと。

会社：内容により現場が必要とあれば行っている。

組合：以前は作業等の変更点を説明していた。今回も説明を行うように現場を指導すること。また、行路別注意表などは安心して作業ができるように、使う側にたった注意表を作成、書き方が変わった場合などはしっかりと説明すること。

職 場 別 要 求

名古屋運輸区 運転士

1. 13W 熱田駅、便1100F便乗列車を45分程度繰り下げ名古屋で食事ができるようにすること。便1100F熱田着から回2541F出区点検開始までの間の労働外時間が無駄であり出区点検の必要時間は8両編成でも15分。便乗到着から発車まで1時間12分間も時間は必要ない。

回答：提案通りとする。

組合：便乗列車を変えることは難しい事ではない。食事を取るにも名古屋の方が取りやすい。

会社：早めに行くことにより事故などで列車が遅れた時に対応が取りやすい。

組合：そもそも会社は異常は想定していないのでないか。そうであれば要求にもあるように時間僅少の接続列車に対してもその様な対応を取るべきである。

2. B31W 2311G見直して現行通りの車掌乗務のツーマン列車にすること。

回答：その様な考えはない。

3. B35W 1307G～1314M 折り返しを10分確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

4. B36W 119F 名古屋で段落ちすること。

回答：提案通りとする。

5. B47W 171F～1323M 3時間30分の休憩を短く見直すこと。

回答：提案通りとする。

名古屋運輸区 車掌

1. A1組とA2組のテ-日勤テ-5勤の勤務を改善すること。

回答：提案通りとする。

2. C102 土休日178F～1101Fの8両編成を見直すこと。

回答：回答保留

組合：この主張は尾頭橋、三河塩津、三ヶ根などの駅はカーブしている事から8両編成の列車は安全確認が難しいので4両編成することを要求したのである。

3. C106 武豊線のみを行路を見直すこと。

回答：その様な考えはない。

4. C106 10時26分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

5. C111 2709Fを乗務すると睡眠時間が短くなるので別の行路にすること。

回答：提案通りとする。

6. C117 食事時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

7. C118 10時29分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

組合：10時30分前後の終了で2時間以上、待たされ午後訓練となっている。次勤務の事も考え午前訓練が出来るように見直すこと。

会社：全体的に見て指定をしている。該当する行路は少ないと思う。

組合：8本の行路で10時30分前後の終了があり午後訓練が指定されている。少ないとは言えない改善すること。

8. C121 10時17分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

9. C122 1558D～573Dの連続乗務を改善すること。

回答：提案通りとする。

10. C125 10時34分の訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

11. C126 1556D～1571Dの連続乗務を改善すること。

回答：提案通りとする。

12. C 1 3 3 1 5 5 4 D～1 5 6 9 Dの連続間乗務を改善すること。

回答：提案通りとする。

13. C 1 3 3 アケ1 2時2 8分を早い時間に改善すること。

回答：提案通りとする

14. C 1 3 5 1 0時4 4分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

15. C 1 3 7 1 0時4 5分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

16. C 1 4 1 1 0時2 2分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

17. C 1 5 1 1 0時1 5分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

18. C 1 5 3 1 0時3 2分の訓練指定は止めること。

回答：その様な考えはない。

19. C 1 5 3 1 2 0 1 F～1 2 1 0 Fの連続6往復を改善すること。

回答：提案通りとする。

20. C 1 5 6 アケ1 2時1 5分を早い時間に改善すること。

回答：提案通りとする。

大垣運輸区 運転士

1. 以下の行路は拘束時間が2 4時間を超えるので改善すること。

B 6 6 W, B 7 1 W、B 7 6 W、B 8 1 W、B 9 6 W

回答：提案通りとする。

2. 以下の日勤行路は拘束時間1 0時間を超えるので改善すること。

B 5 2 W F、B 6 2 W F、B 7 2 W F、B 8 6 W F

回答：提案通りとする。

3. B 7 1 ホームライナー2 9 8 3 Fは乗客も少ないので名古屋～関ヶ原の運転を大垣止まりにすること。

回答：その様な考えはない。

4. B 5 8 W 名古屋1 7：0 5の1 9 1 Fから岐阜、1 1 1 0 Fで岡崎、1 1 1 9 Fで岐阜、2 1：3 9の1 1 3 8 F名古屋まで約4時間3 0分の連続乗務なるので体調を考え段落ちにすること。

回答：提案通りとする。

5. B 6 9 W 5：0 8の出区で1 0 6 F豊橋、便2 1 1 F名古屋、2 5 0 8 F豊橋、2 5 1 7 Fで大垣着が1 2：0 1、起きてから乗務時間が長いので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

6. B 7 7 W 翌日の豊橋から1 3 5 F名古屋、1 3 7 F岐阜、回1 3 7 Fで大垣入区と5時起きの1 2時終了と勤務が長いので体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

7. B 8 7 W 豊橋から 1 1 2 5 F 岐阜、1 1 1 4 F 豊橋と連続乗務時間が長いので体調を考え段落ちにすること。

回答：回答保留

8. B 9 1 W 豊橋から 1 1 1 7 F 岐阜、1 1 3 6 F 豊橋と連続乗務時間が長いので体調を考え段落ちにすること。

回答：提案通りとする。

9. B 5 4 W 翌日の 1 0 1 F と 1 0 2 F の出区点検を B 8 1 W と持ち替えること。

回答：提案通りとする。

10. B 5 4 W 訓練指定は止めること。

回答：提案通りとする。

大垣運輸区 車掌

1. 次の行路は出勤が早いので 1 0 時以降の出勤に改善すること。

C 1、C 3、C 1 3、C 1 5、C 2 1、C 2 2、C 2 4、C 2 6、C 3 1

回答：提案通りとする。

2. C 6 名古屋での 2 9 8 2 F から 2 1 0 7 F 乗り継ぎまで 2 7 分なので列車遅延を想定して列車を 1 本落とすこと。

回答：提案通りとする。

3. C 1 2 岡崎 1 1 3 F で米原は 2 時間 3 1 分の連続乗務となるので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

4. C 1 3 大垣 2 1 1 4 F で豊橋、2 3 5 3 F で米原までの 3 時間 4 4 分の連続乗務と米原 2 3 0 8 F で豊橋、2 3 0 7 F で大垣の 4 時間 7 分の連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

組合：2 3 0 8 F を大垣で段落ちとするか、米原からの 2 3 0 7 F を 1 本後の列車に変えること。

会社：後の列車に変えると勤務終了が遅くなるのではないか。

組合：勤務終了が遅くはなるが、乗務員からの要求であれば見直せばよいことである。

5. C 1 4 西小坂井、便回 3 0 2 F で豊橋、1 2 3 F で岐阜、1 4 0 F で名古屋までの 3 時間 2 7 分の連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

6. C 1 5 夕食時間がないので夕食時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

7. C 2 1 1 2 2 7 F から 1 2 2 6 F は美濃赤坂、折り返し時間が 5 分なので 1 0 分確保すること。

回答：回答保留

8. C 2 2 大垣 2 5 3 4 F で豊橋、2 3 4 1 F で名古屋まで 2 時間 3 2 分の連続乗務は

体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

9. C 2 2 2 5 3 4 F 豊橋での 2 3 4 1 F への折り返し時間が 5 分なので 1 0 分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：その様な考えはない。

10. C 2 3 1 9 0 F の岡崎折り返し 1 9 9 F は 3 分なので 1 0 分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：その様な考えはない。

11. C 2 3 名古屋 1 9 0 F で岡崎、1 9 9 F で岐阜、1 1 1 8 F で名古屋までの 3 時間 1 4 分の連続乗務と大垣 2 3 0 6 F で豊橋、2 5 1 1 F で大垣の 3 時間 1 6 分連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

12. C 2 5 2 5 2 2 F 豊橋折り返し 2 5 3 1 F は折り返し時間が 7 分、2 3 4 6 F 豊橋折り返し 2 3 4 5 F は折り返し時間 4 分なので 1 0 分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：その様な考えはない。

13. C 3 1 大垣 2 3 5 4 F で豊橋、2 1 3 5 F 大垣は 3 時間 1 8 分の連続乗務になるので体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

14. C 3 2 名古屋 1 1 2 9 F で岐阜、1 1 4 8 F で豊橋は 2 時間 5 1 分の連続乗務となるので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

15. C 3 3 名古屋から 2 1 0 8 F で豊橋、2 3 5 1 F で米原までの 3 時間 1 0 分の連続乗務と名古屋 2 5 1 2 F で豊橋、2 5 2 1 F で大垣の 2 時間 2 9 分の連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

16. C 3 4 豊橋 1 1 9 F で岐阜、1 3 6 F で名古屋は 2 時間 5 9 分の連続乗務となるので体調を考えて見直すこと。

回答：提案通りとする。

17. C 3 6 1 1 0 3 F 名古屋着から 1 1 0 5 F までの乗り継ぎ時間が 1 8 分しかないの
で見直すこと。

回答：提案通りとする。

18. 名古屋から 1 1 2 3 F で岐阜、1 1 4 2 F で岡崎は 2 時間 0 1 分の連続乗務となるので
体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

19. C 3 7 豊橋 1 8 5 F で岐阜、1 1 0 2 F で名古屋は 2 時間 5 6 分の連続乗務となる
ので体調を考え見直すこと。

回答：提案通りとする。

神領運輸区

1. B 6 1 アケの日の7 0 0Mから終了1 1 : 5 0まで長時間である。1 0 8M乗継後の回7 7 3Mを他と持ち替えて早く終了すること。

回答：提案通りとする。

2. B 6 2 4時間程度の睡眠時間しかとれないまま明けで塩尻往復をしなければならな
いため、1 3 0 3Mの出区担当の持ち替えをすること。悪くとも1 1 0 6M前分割入
換作業の持ち替えを行うこと。

回答：提案通りとする。

組合：睡眠時間が少なく起きてから1 3 0 3Mの入れ換えを行い、明けで塩尻1往復する
ことは大変である。

会社：1 0 0 1Mから後をB 7 9と入れ換える。

組合：その変更を行っても、明けの勤務量はほとんど変わらない。1 3 0 3M、1 1 0 6
Mの作業を考えること。

3. B 6 3 2 6 0M～6 5 0Mまで約4時間の連続乗務であり見直すこと。

回答：回答保留

4. B 6 7 6 1 1M～6 3 0Mまで約3時間の連続乗務であり見直すこと。

回答：提案通りとする。

5. B 7 1 昼食時間がない。昼食時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

6. B 7 4 2 7 4 0Mの入換時間、内容がわからないのでなんとも言えないのだが昼食
時間はあるのか？

回答：必要な時間は確保している。

7. B 7 8 2 6 1 3M瑞浪折り返し6 5 4Mの折り返し時間が僅少である。1 0分以上
の時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

8. B 7 9 明けが遅いため6 1 5M神領若しくは6 2 8M神領で乗継ぎ、後行路はB 7
9出の行路とすること。また、この場合は6 2 Wの1 3 0 3Mの出区を行い6 2 Wの
負担の解消を行うこと。昼食時間が無いので時間を確保すること。

回答：提案通りとする。

9. B 8 1 回7 3 1M～6 0 8Mまで2時間3 0分の連続乗務であり見直すこと。

回答：提案通りとする。

10. B 8 3 3 5 6Mその他作業のため寝る時間が2時間遅くなり、睡眠時間が4時間に
満たないため3 5 6Mその他作業を他行路と持ち替えること。

回答：提案通りとする。

11. B 8 4 出勤が8時0 0分で終了が2 0時2 0分は長時間勤務である。1 8 6M神領
で乗継にすること。

回答：提案通りとする。

12. B 8 8 回7 7 7M～1 5 2Mまで2時間1 0分の連続乗務であり見直すこと。アケ
で高蔵寺3往復は疲労がたまり、安全上問題があるので改善すること。

回答：提案通りとする。

13. B 9 4 1 0 1 4 M着後、次作業の1 3 2 7 M出区後併合まで2時間もある。他と持ち替えて早く終了させること。

回答：提案通りとする。

14. B 9 7 6 4 8 M入換後併合から2 6 1 2 M乗継まで3時間10分の連続乗務であり見直すこと。アケで中津川を1往復するのは、安全上問題があるから持ち替えること。1 5 1 Mから1 5 6 M高蔵寺での折り返しが3分30秒、6 5 1 Mから2 6 1 2 M多治見での折り返しが4分45秒と短いため10分以上の時間を確保すること。

回答：必要な時間を確保している。

15. 2組は依然として5勤である見直すこと。

回答：その様な考えはない。

16. 中津川運輸区2階休憩室を使えるようにすること。

回答：その様な考えはない。

中津川運輸区

1. B 2 1 南木曾駅でのワンマン1 8 5 9 M～1 8 5 8 M、折り返し9分30秒は10分以上の時間を確保すること。坂下駅でのワンマン1 8 6 1 M～1 8 6 0 M、折り返し7分15秒は10分以上の時間を確保すること

回答：必要な時間を確保している。

組合：ワンマン列車の折り返しは、乗り越し精算、案内などが多いので折り返し時間を多く取ること。

会社：問題ないと考える。

組合：列車の到着が遅れ、折り返しの発車が遅れることもある。

会社：それはやむ得ない。

組合：その場合、遅れても責任は問わないのだな。

会社：そうである。

2. B 2 2 前日ワンマンで中津川～塩尻間を2往しているのでアケ行路を短い坂下駅か南木曾駅の往復にすること。

回答：提案通りとする。

豊橋運輸区

1. B 5 1 2 4 M豊橋着から5 5 3 M出区前併合まで時間僅少、食事時間確保の為、C 6 6が5 5 8 M入区併合担当し、C 5 1は5 5 3 M(4両)運転整備出区とすること。

回答：必要な時間を確保している。

2. B 5 2 明けが午後となっている。午前中すること。

回答：提案通りとする。

3. B 5 2 4 2 7 M・4 3 0 M乗務後、労外が2時間20分あまり発生し、非効率である。4 2 7 M・4 3 0 Mを他行路持ちとすること。

回答：その様な考えはない。

4. B 5 4 5 4 8 M豊橋着から5 6 1 M豊橋発までに労外が僅少で夕食事時間がないので改善すること。

回答：必要な時間を確保している。

5. B 6 3 明けが午後である。午前の終了となるように見直すこと。

回答：その様な考えはない。

6. B 6 5 明け場面、出勤5時から終了11時20分までに6時間以上あるが、労外が10分程しかないので、411G・414G・415G・418Gを出勤日乗務とすること。(前につける)

回答：提案通りとする。

組合：起きてから連続乗務3時間で大変である。411G～418Gまでを429Gの前に付け替えて欲しい。

会社：出勤時間が早くなってしまう。

組合：前に持って来れば昼食時間もうまく入る。出勤が早くなっても、終了が早いほうが良い。

伊那松島運輸区

1. 以下の行路は拘束時間が24時間を超えるので見直すこと。

B 5 1、B 6 2、B 6 4、B 6 6、B 6 7

回答：提案通りとする。

2. B 5 6 1426M～1445Mは連続乗務4時間を見直すこと。

回答：提案通りとする。

3. B 5 7 1412M伊那松島～駒ヶ根の車掌便乗は改札扱いとすること。

回答：その様な考えはない。

4. B 5 4 便544Mの1時間21分と544M2時間29分の連続乗務4時間を見直すこと。

回答：提案通りとする。

5. B 6 5 1503Mは連続乗務4時間を見直すこと。

回答：修正の方向で検討する。

組合：どの様に修正するのか。

会社：駒ヶ根から伊那松島までを便乗にしてB57の便1503Mを乗務にする。

組合：我々は無理な要求はしていない。会社は要求に応える努力をするべきである。回答保留についてはもう一度調査して申を提出する。

以 上