

乗務労働の効率化に対し、明け業務の疲労軽減と睡眠時間の拡大を求める。

11月21日、名古屋地本は「申4号」3月ダイヤ改正に伴う改善要求を求め、会社と業務委員会を開催しました。リニア建設のために様々な効率化と経費節約を追求する会社に対し、現場で働く社員の肉体的・精神的疲労に配慮した労働環境を求め会社に改善を要求しました。

【会社回答】

基本要 求

1. 勤務明けの終了時間は午前中とすること。

回答：その様な考えはない。

2. 睡眠時間を6時間以上とすること。

回答：その様な考えはない。

3. 拘束時間は24時間以内とすること。

回答：その様な考えはない。

4. A T S 要注意駅の地上子を増設すること。

回答：適宜適切に対応している。

5. 停止位置不良が後を絶たない。2・6両標を撤去し4・8・〇標と標準化すること。

回答：その様な考えはない。

6. 関西線の3両・5両編成の解消と停止目標3両標をなくして2両標または4両標にすること。

回答：その様な考えはない。

7. 関西線、異常時に6両編成で運転されることがあるので、車掌用の6両フロアサインを整備すること。

回答：その様な考えはない。

8. 名古屋駅から名古屋車両区への徒歩時間が少ないので到着点呼がぎりぎりになることあるので徒歩時間を10分増やすこと。

回答：必要な時間は確保している。

9. 列車の折り返し時間を15分以上確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

10. 2時間以上の待ち時間が発生する訓練は止めること。

回答：その様な考えはない。

11. 泊行路の出勤時間は10時以降の出勤時間とすること。

回答：その様な考えはない。

12. 訓練時間は2時間以内とすること。

回答：その様な考えはない。

名古屋運輸区 運転士

1. B 1 8 W F 2 5 1 5 F 笠寺駅下り場内の開通待ちで毎日、3分程度の遅れが発生しているのでダイヤを見直すこと。

回答：その様な考えはない。

2. B 3 1 W 2 3 1 1 G は I C カード利用が多いので車掌乗務のツーマン列車に変更すること。

回答：現行の通りとする。

3. 3 5 W 1 3 0 7 G ~ 1 3 1 4 M 折り返し時間5分なので亀山で段落としするなどして十分な折り返し時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

4. 3 6 W 1 1 9 F 豊橋から岐阜まで2時間22分の連続乗務を解消すること。

回答：現行の通りとする。

5. B 4 2 S H 3 1 1 5 G 運転整備入換 入1-2区への通路が工事のため狭く足場が悪くなっている。通路の整備またはホームから神戸方引き上げ線への便乗とされたい。

回答：その様な考えはない。

6. B 4 1 S H 便5 1 2 2 F 前頭客室便乗指定を所定の後部客室として、豊橋で電話乗り継ぎとすること。(土休日、夕方で前頭客室は大変混雑しているため)

回答：現行の通りとする。

名古屋運輸区 車掌

1. C 1 0 2 S H 3 1 7 6 F ~ 3 1 9 9 F は 8 両 である。昼間の8両は見直すこと。折り返し時間が5分と短いので改善すること。

回答：現行の通りとする。

2. C 1 1 1 W F 2 7 0 9 F 大垣~関ヶ原を止めること。

回答：現行の通りとする。

3. C 1 1 1 S H 5 7 0 9 F 大垣~関ヶ原を止めること。

回答：現行の通りとする。

4. C 1 2 2 W F 1 5 5 8 D ~ 5 7 3 D 名古屋~武豊、2往復を止めること。

回答：現行の通りとする。

5. C 1 2 2 S H 4 5 5 2 D ~ 3 5 6 5 D 名古屋~武豊、2往復を見直すこと。

回答：現行の通りとする。

6. C 1 4 7 W F 2 1 0 3 F ~ 2 5 0 6 F は 8 両 編成で折り返し時間が5分と短いので見直すこと。

回答：必要な時間は確保している。

7. C 1 5 3 W H 1 2 0 1 F ~ 1 2 1 0 F 大垣~美濃赤坂の6往復を改善すること。

回答：現行の通りとする。

8. C131WFSH、C132FS、C134WH、C135WFSH、C137WFSHは拘束時間が24時間を超えるので見直すこと。

回答：現行の通りとする。

大垣運輸区 運転士

1. B54WFSH 102Fと3102F名古屋駅での下り1番線出区担当の下回り点検時、隣接する東海道下り中線を貨物列車が3本通過するので触車事故の危険性があるので下回り点検を省略すること。

回答：現行の通りとする。

2. B66W・H 豊橋駅2704F着から2311Fまでの乗り継ぎ時間が少ないので2704Fが遅れるとトイレに行く時間がないので一段落としをして時間を確保すること。

回答：現行の通りとする。

3. B66W、B71W、B76W、B81W、B96Wは拘束時間が24時間を超えるので改善すること。

回答：現行の通りとする。

4. 以下の日勤行路は拘束時間10時間を超えるので改善すること。
B52WF、B62WF、B72WF、B86WF

回答：現行の通りとする。

5. B71 ホームライナー2983F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：現行の通りとする。

6. B58W 名古屋17:05の191Fで岐阜、1110Fで岡崎、1119Fで岐阜、1138Fで名古屋まで約4時間30分の連続乗務なので体調を考え段落ちにすること。

回答：現行の通りとする。

7. B69W 5:08の出区で106F豊橋、便2111F名古屋、2508F豊橋、2517Fで大垣着が12:01、起きてから乗務時間が長いので2517Fの乗務止めて、段落ちすること。

回答：現行の通りとする。

8. B77W 翌日の回301F(5:18)出区から、回137F(11:59)入区まで5時起きの12時終了と起床してからの乗務時間が長いので体調を考え見直すこと。

回答：現行の通りとする。

9. B87W 豊橋から1125F岐阜、1114F豊橋と連続乗務時間が4時間を超えるので体調を考え段落ちにすること。

回答：現行の通りとする。

10. B91W 豊橋から1117F岐阜、1136F豊橋と連続乗務時間が4時間を超えるので体調を考え段落ちにすること。

回答：現行の通りとする。

11. B 5 4 W 訓練指定は止めること。

回答：現行の通りとする。

12. B 5 6 W F S H、B 6 1 W F S H、B 7 1 W F S Hの岡崎駅泊まりは、睡眠時間少ないため睡眠不足となり運転の集中力が低下して安全性が削がれるので、6時間以上の睡眠時間を確保すること。

回答：現行の通りとする。

大垣運輸区 車掌

1. 次の行路は出勤が早いので10時以降の出勤に改善すること。

C 1、C 3、C 1 1、C 1 2、C 1 3、C 1 5、C 2 1、C 2 2、C 2 4、C 2 6、
C 3 1、C 3 7

回答：現行の通りとする。

2. C 1 3 大垣2114Fで豊橋、2353Fで米原までの3時間44分の連続乗務と翌日、米原2308Fで豊橋、2307Fで大垣の4時間7分の連続乗務は体調を考え改善すること。

回答：現行の通りとする。

3. C 1 4 西小坂井、便回302Fで豊橋、123Fで岐阜、140Fで名古屋までの3時間27分の連続乗務は体調を考えて改善すること。

回答：現行の通りとする。

4. 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：必要な時間は確保している。

5. C 2 1 1227Fから1226Fは美濃赤坂での折り返し時間が5分なので10分確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

6. C 2 2 大垣2534Fで豊橋、2341Fで名古屋まで2時間32分の連続乗務は体調を考え見直すこと。

回答：回答保留

7. C 2 2 2534F豊橋での2341Fへの折り返し時間が5分なので10分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：回答保留

8. C 2 3 190Fの岡崎折り返し199Fは3分なので10分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

9. C 2 3 名古屋190Fで岡崎、199Fで岐阜、1118Fで名古屋までの3時間以上の連続乗務と大垣2306Fで豊橋、2511Fで大垣の3時間以上連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：現行の通りとする。

10. C 2 3 2306F豊橋折り返し2511Fは折り返し時間7分、C 2 5 2522F豊橋折り返し2531Fは折り返し時間が7分、2346F豊橋折り返し2345Fは折り返し時間4分なので10分以上の折り返し時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

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

回答：現行の通りとする。

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

回答：現行の通りとする。

13. 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時間以上の連続乗務は体調を考えて見直すこと。

回答：現行の通りとする。

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

回答：回答保留

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

回答：回答保留

神領運輸区

1. B 9 6 W 1 3 7 M 併合作業を開始 1 2 : 1 0 で発車 1 2 : 1 6 は時間が短いので増やす様に見直すこと。

回答：必要な時間は確保している。

2. B 7 1 2 7 3 5 M 併合作業、作業開始 1 5 : 3 7 で発車 1 5 : 4 6 は併合作業後 6 両を移動してブレーキ試験を行うため時間が僅少である。作業時間を見直すこと。

回答：必要な時間は確保している。

3. B 6 2 明けでの訓練指定、午後は止めること。

回答：現行の通りとする。

4. B 8 4 W F 勤務が 8 : 0 0 ~ 2 0 : 2 0 なので 2 0 : 0 0 前の終了にすること。

回答：現行の通りとする。

5. B 8 8 仮眠時間が4時間程度で勤務終了が12時なので健康・安全上問題があるので見直すこと。

回答：現行の通りとする。

6. B 9 1 1 8 2 5 M 高蔵寺～多治見間の運転時分が短いので改善すること。

回答：現行の通りとする。

7. B 9 2 W F 6 4 5 M から 2 6 1 0 M、1 7 5 M ~ 1 9 2 M は通勤時間帯で常時遅れが出ているが、折り返し時間が4分しかないので見直すこと。

回答：必要な時間は確保している。

8. B 9 2 S H 名両区での点呼時、近鉄線の踏切で止められる事が頻繁にあり、そのため点呼時間に間に合わない事があるので、余裕のある点呼時間に見直すこと。

回答：必要な時間は確保している。

9. B 9 5 H 5 7 6 3 M 中津川着後、1時間ほど待ってから 5 7 6 9 M 出区点検後に併

合作業があが5769Mと作業を持ち替えること。

回答：現行の通りとする。

10. 97WHは翌朝の点呼時間が4:48で勤務終了が12:40と遅いので健康・安全上問題があるので見直すこと。

回答：現行の通りとする。

中津川運輸区

1. B11 1857M～1856M南木曾の折り返し時間が7分なので10分以上に見直すこと。

回答：現行の通りとする。

2. B18 1861M～1860M坂下の折り返し時間が7分15秒なので10分以上に見直すこと。

回答：現行の通りとする。

3. B26 1855M～1854M坂下折り返し時間が9分45秒なので10分以上に見直すこと

回答：現行の通りとする。

4. B22 前日ワンマンで中津川～塩尻2往復して疲れがあるのでアケの行路を早い終了行路に見直すこと。

回答：現行の通りとする。

豊橋運輸区

1. B54 夕食をとる時間が無いので行路を持ち替えて夕食時間を確保すること。

回答：必要な時間は確保している。

2. B63 6:33点呼から勤務終了13:38まで労外が3分しかないの見直すこと。

回答：現行の通りとする。

3. B65 500G～418Gまでの連続作業は集中力が落ちやすいので411G～418Gを429Gの前にして514G乗り継ぎで終了となるように見直すこと。

回答：現行の通りとする。

4. B67 朝8:07の出勤で夜0:25の点呼までは長すぎるので他行路と列車の持ち替えを行い改善すること。

回答：現行の通りとする。

5. B51 553Mの入れ換えと伊那松島のB54 548Mの入れ換えと持ち替えること。

回答：現行の通りとする。

伊那松島運輸区

1. 車掌のワンマン列車便乗はツーマンとして（乗車券販売）扱いとすること。

回答：現行の通りとする。

2. 同じ区間で運転時分が大きく変わるので統一すること。

回答：その様な考えはない。

3. ICカードは使用できない事を大きく広報すること。

回答：周知は行っている。

4. B55 伊那松島駅1417M据え付け後のドア扱いは全車とすること。

回答：現行の通りとする。

5. B61 天竜峡上り1番、221Mとなる留置車はパン上げのままとすること。

回答：現行の通りとする。

【主なやりとり】

組合：回答を受けたが何一つ改善されていない。真摯に検討したのか。

会社：真摯に検討したが、このようになった。

組合：現行の睡眠時間について、会社は十分と考えるのか。基準はあるのか。

会社：特に基準を語るつもりはない。乗務員が疲れない必要な時間を確保している。

組合：必要な時間とする具体的な数値、目安を示せ。

会社：目安は明らかにしない。

組合：以前は目安を明らかにしていた。各職場からの改善要求の多くは明けでの長時間労働の改善である。それだけ、明け業務は疲労度が高い。

会社：配慮はしている。

組合：現在、概ね平均労働時間7時間10分程度で交番作成されているが、7時間にして要員を増やせば、問題は解決する。

会社：そのような考えはない。

組合：拘束時間24時間を越える行路が増えている。以前は、運転士行路は24時間を越える行路は作成されなかった。

会社：列車体系、労働時間の確保等、困難である。

組合：乗組みによって業務の軽重があるので平均化すること。労働時間の算出はW行路でしているのか。

会社：大きな差は無いと思う。W行路で算出してバランスは取れている。

組合：ATS要注意駅、地上子増設について、適宜・適切に対応していると回答されたが具体的に示せ。

会社：出発側分岐器がメインで約300箇所である。

組合：出発信号機停止現示での要注意駅は将来的に解消されるのか。

会社：優先順位をつけて地上子を増設している。確約は出来ない。

組合：会社が無くすと云う方向を出さないと無くならないではないか。

会社：会社も限られた予算の中でやっている。

組合：安全に対する更なる投資を行うこと。大垣運輸区の1項目、名古屋駅での出区点検は危険である。どの様に指導している。

会社：貨物列車の通過時刻を周知して注意喚起している。

組合：不安全行動である。下回り点検させてはならない。現場を指導すべきだ。

組合：神領運輸区の8項目、名古屋駅から名古屋車両区への徒歩時間であるが、近鉄線踏切に止められ点呼に間に合わない事が発生している。実情にあっていない、調査し

見直すこと。

会社：意見があったことは伺っておく。

組合：ワンマン列車での旅客対応は、駅の無人化により運転士の集中している。IC乗車券エリア拡大、精算はバスのようには出来ないのか。

会社：エリア拡大も他会社との関係もあり簡単ではない。現行のままとする。

組合：ワンマン列車でのIC乗車券対応だが10分以上遅れが発生する場合には後日、駅対応となっている。後日対応が出来るのであれば、最初からすべてその扱いにすべきだ。

会社：現行のとおりとする。

組合：議論をしてきたが前向きな回答が無く、とても承服できる内容ではない。効率のみを追求するのではなく、現場社員の声を聞き入れ希望と魅力のある乗務労働にしていくべきである。今日の議論と職場からの声が次期ダイヤ改正に反映することを要望する。

以 上