

平成28年春ダイヤ改正の会社提案

12月18日、名古屋地本は会社から「平成28年春ダイヤ改正について」提案を受けました。主な施策内容は「ひだ」運転時間帯の一部見直し、東海道線通勤時間帯の利便性向上、武豊線名古屋からの直通運転時間帯の拡大、紀勢線・参宮線車両形式の変更、名松線家城～伊勢奥津間運転再開などについて提案されました。又、「尾鷲駅管理体制の見直しについて」提案されました。

健康で安心して働くことができる職場作りのために各職場の問題点を集約し申し入れを行っていきます。

平成28年春ダイヤ改正について

1. 施策内容

- (1)特急「ひだ」運転時間帯の一部見直し
- (2)東海道線 通勤時間帯の利便性向上
- (3)武豊線 名古屋からの直通運転時間帯の拡大
- (4)御殿場線・身延線 東海道新幹線「こだま」所要時分短縮に伴う接続改善
- (5)紀勢線・参宮線 車両形式の変更
- (6)名松線 家城～伊勢奥津間運転再開
- (7)一部列車の運転区間見直し

2. 要員増減

	車 掌	運転士
美濃太田運輸区		1
亀山運輸区		3
伊勢運輸区	△1	5

3. 実施時期 平成28年3月26日(土)

尾鷲駅管理体制の見直しについて

1. 目 的 紀伊長島駅における運転業務が原則解消されることに伴い、実態に即した効率的な業務執行体制とするとともに、尾鷲駅での管理体制の充実を図る。

2. 変更内容

現行 当務助役 交代8形
改正 管理助役 日勤

3. 要員増減 △2名

4. 実施時期 平成28年3月26日(土)

【主なやりとり】

組合:名松線全線運転再開については喜ばしいことである。説明では地元が主催してでセレモニ

一があると言われたが、会社として何か予定しているのか。

会社: 現段階ではお話しすることはない。

組合: 名松線全線開通後も家城駅での乗り換えが発生するとのことだが、家城駅以遠で折り返し運転する運転士は連続乗務とならないのか。

会社: 配慮している。

組合: 東海道線筋は力を入れたようだが、中央線については目玉となるものはないのか。

会社: 列車体系ではあまりない。

組合: 乗務員運用指標で豊橋運輸区運転士は140キロ以上乗務距離増、昨年も150キロ程乗務キロが増えている。しかし、昨年も今年も要員は変わらない。労働強化ではないのか。

会社: 列車の持ち替えにより快速列車増によるものであり労働時間は他区所と比較しても変わらない。

組合: 労働密度は高くなっている。問題である。

高山・亀山・伊勢運輸区車掌の乗務キロ減はワンマン化によるものか。

会社: 移管とワンマン化である。

組合: ワンマン化した列車は何か。

会社: 紀勢線320D 321D 323D 342D。高山線1719D 728Dである。

組合: 東海道線でJR西日本との系統分離で普通列車乗り入れ解消とのことだが、理由はなにか。

会社: 旅客の乗降実態とJR西からの要望もあった。東海管内での遅れを持って西日本管内に影響させないためでもある。これにより特急以外は系統分離になった。

組合: しなの号の大阪行き解消の理由はなにか。

会社: 代替え手段もあり乗車率が2割程度でしかないためである。

組合: 尾鷲駅管理体制の見直しで紀伊長島駅での入換作業はできなくなる。異常時はどう対処するのか。

会社: 紀伊長島以南に一旦下らせ船津駅で折り返すことになる。

組合: 以前、伊勢車両区廃止提案があった。当時、建屋は残すとされていたが変更はないのか。又、車両区浴場は継続使用できるのか。

会社: この場で即答できない。

組合: 確認するが伊勢市駅車両清掃は今後も継続するのか。

会社: 継続していく。

組合: 最近の職場では、睡眠に時間が少ない、明けで連続乗務、明けが遅いを改善してほしいという要求が目立っている。会社にも聞こえていると思うが、その点は配慮して行路作成を行ったのか。

会社: 出番は早く、明け番は軽くて考え行路作成をしてきた。全て解消できるものではない。

組合: 持ち帰り検討して改めて申し入れする。提案資料は平日のみで土・休日ダイヤがない。往々にして休日ダイヤが劣悪な行路がある。同時に提案すること。

以上