

## 何事も実態にあった時間配分をせよ！

11月27日、名古屋地本は、2017年3月のダイヤ改正後の問題点を各分会から集約し9月4日に申し入れてきた申第4号に対する業務委員会を開催し安全・健康が脅かされない乗務労働を求め議論してきました。以下、申し入れと会社回答です。

### 【要求と回答、主なやりとり】

2017年3月ダイヤ改に伴う改善要求

#### 【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】そのような考えはない。

2. 睡眠時間に対する労働時間外を7時間以上確保し癌・認知症のリスクを軽減させること。

【回答】必要な時間は確保している。

「やりとり」

組合:最近、医学的な見地から睡眠負債の問題が言われている。会社としてどのように考えているのか。

会社;NHKで放送されたもので6H以下が続くとリスクが高まるという内容だったと認識する。現段階ではリスクに直結するとは考えない。

組合:泊勤務者はそのような状況になりうる。高齢になると積み重ねで病気になってしまう。シニア専任の制度もできた。社員の健康を考慮すること。

3. 拘束時間は24時間以内とすること。

【回答】そのような考えはない。

4. 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】そのような考えはない。

5. 点呼に必要な時間を見直すこと。乗務員勤務制度では点呼に必要な時間は2分と計算していると認識する。現状の出発点呼は2分間では終わっていないのが現実である。労働時間を付加すべきである。あるいは2分間で終わるように点呼を簡素化すること。

【回答】そのような考えはない。

6. 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が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。

7. 列車の折り返し時間を列車種別(ワンマン・車掌乗務)編成両数別に明確にすること。また、長

時間乗務時の折り返し時間は、トイレ時間を考慮する基準を設けること。

「やりとり」

組合:編成両数・徒歩時間・ワンマン等、詳細な時間を提示できないのか。

会社:事細かなものは提示しない。会社が責任を持ってやっている。

組合:明らかにしなければ議論ができない。提示すべきだ。

【回答】必要な時間は確保している。

8. 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】そのような考えはない。

9. 訓練時間は2時間以内とすること。

【回答】必要な訓練は実施する。

10. 規程の訂正は訓練時間で行うこと。出来ない場合は超勤扱いとすること。

【回答】そのような考えはない。

11. ATS-Pの要注意駅を無くすこと。

【回答】そのような考えはない。

12. 副本線進入進出列車の運転時分を適正に確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

「やりとり」

組合:時間は確保しているとの回答だが現実には遅れが出る。

会社:時間は確保している。

13. 行き違い列車のある時の運転時分を適正に確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

14. 快速、特急列車の本線での運転停車を無くし、停車する場合でも信号現示による停止にすること。

「やりとり」

組合:運転停車があることにより些細な事象が発生している。運転停車を無くせば事象はなくなる。

会社:会社は必要と認識する。基本通りしていただきたい。

【回答】そのような考えはない。

15. 飯田線伊那地区、昼間の列車本数を拡大すること。

【回答】そのような考えはない。

16. 4月17日から東海道線下り金山B標、それ以前に下り西岡崎駅の駅名標が落失中。早急に修繕すること。

【回答】適宜適切に対応している。

「やりとり」

組合:現在、鶴舞駅停止位置目標が40m程手前からしか確認できない。修正すること。

会社:確認はする。

17. 運転整備の作業をなくし、出区点検の時間を確保するか、若しくは留置車両で看視後の乗継ぎにすること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:運転整備の作業は出区点検と違い車両に乗り込む位置がまちまちとなり手歯止め撤去失念

につながる。時間を付けて出区点検か看視後の乗継とすべきである。

会社:検討はしていくが直ぐ見直しできるものではない。

18. 大垣駅及び名古屋駅(1・2番)詰所のソファを替えること。

【回答】適宜適切に対応している。

19. 名古屋駅(7・8番)詰所のトイレを増設すること。

【回答】そのような考えはない。

20. 名古屋ターミナルで貨物列車組成後のブレーキ試験を無線で行っているが、下り位置で行うため、名古屋駅付近では大きな音量で傍受してしまう。指令からの無線など聞き取れないときも発生している。ブレーキ試験は「入換」位置で行うように貨物会社に依頼すること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:無線がうるさい状況は知っているのか。

会社:状況は知っているが、単純な問題ではなく変更するのは困難である。

組合:解決できると考える。

21. 分割・併合作業の平準化をすること。

【回答】現行のとおりとする。

## 駅共通

1. 業務として帳票類、引継ぎ確認等で押印することがあるのでシャチハタ印を支給すること。

【回答】そのような考えはない。

2. トイカチャージ機は千円札90枚貯まると紙幣フルとなり停止するがシステムを改善し90枚になったら自動的に一定枚数を回収するようにシステムを改善すること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:キャパシティの問題があるが1日稼働しても大丈夫な構造に改善できないのか。

会社:メーカーが相手になるので直ぐにとはならない。

3. IC窓口処理機の不具合、故障等が発生した場合は直ちに予備機と交換できる体制をつくること。

【回答】現行のとおりとする。

4. 新事務システムにてパソコン入力による申請手続きを行った場合は超勤を付けること。

【回答】そのような考えはない。

5. 勉強会・訓練会は開催期間を増やし、全て非番で行うこと。

【回答】そのような考えはない。

6. 各駅において券売機の老朽化に伴い新しい券売機の入れ換え計画があるが、9駅では1台減となることから波動はあるが通勤時、休日の朝方など利用者に不便を掛けることになることから券売機の減はしないこと。

【回答】適宜適切に対応している。

「やりとり」

組合:何故、券売機台数を減らしているのか。

会社:締切の時に手間が掛からない。トイカ等でカバーしている。

## 大曾根駅

1. 南口はイベント開催時、券売機が2機しかないため大変な混雑となる。元の4機に戻すこと。

【回答】そのような考えはない。

「やりとり」

組合: 券売機台数を増やさなければならない認識はないのか。

会社: IC乗車券導入で利用は減っている。

組合: 混雑している実態がある。元に戻すこと。

2. イベント開催時はCMCによるゴミ回収の回数を増やすこと。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合: ゴミがあふれているのは良くない。CMCとの契約を見直すべきである。

会社: 意見として聞いておく。

## 穂積駅

1. 名古屋・岐阜までの精算が多いので、名古屋および岐阜からの運賃表を配布すること。

【回答】そのような考えはない。

「やりとり」

組合: 勝手に早見表が作れない状況にある。現場で作れれば作る。

会社: 改訂の時に間違えがないように回収した。現場から申請してもらえば配布するが、岐阜駅では知らないと言われた。便利だからと言ってこのようなものを増やしすぎるとかえって手間が掛かる。

## 熱田駅

1. 名古屋駅で新幹線等に乗り継ぎ乗車する旅客が居るため、快速列車を先に通すなど列車順序を変更するときは事前に連絡を入れること。

【回答】適宜適切に対応している。

「やりとり」

組合: お客様にも迷惑が掛かる。やって貰わないと困る。

会社: 必ず連絡はしている。業務中により聞こえない場合もあるかも知れないが通知もしている。

組合: 駅によっては確認できない箇所もある。テロップ等により旅客に知らせるようすべきた。

## 伊勢運輸区

1. DC2組 6行路中B32、B33、B36の3行路は終了時間14時以降と遅い。他の組と持ち替え平準化すること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合: 2組はあまりにも酷い。

会社: そのような声があがっているのは現場から聞いている。

組合: 次期ダイ改には改善すること。

2. B31 食事時間が昼食・夕食共、まともな時間にとれない。2910D名古屋到着後は労外を設けること。また、名古屋3往復を解消すること。

【回答】現行のとおりとする。

3. B32 睡眠時間僅少にも拘わらず拘束時間が26時間と長い改善すること。

【回答】現行のとおりとする。

4. B32 328C新宮～多気通し乗務はやめること。

【回答】そのような考えはない。

5. B34 327C多気～新宮通し乗務はやめること。

【回答】そのような考えはない。

6. B36 333C新宮着後344D入換後併合まで長時間労外がある。B55の342Cと持ち替え紀伊長島泊とし325D乗務とすること。また、B55 335D入換後344D乗務、熊野市泊とし322D熊野市～多気乗務で終了とすること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:持ち替えが可能と考える。改善できないのか。

会社:2組と4組にまたがっているので大変である。

組合:努力されたい。

7. B53 出勤日が過酷である。3007Dに乗務する状態ではない。改善すること。

【回答】現行のとおりとする。

8. B54 名古屋での労外が長時間過ぎる。他の列車に持ち替え在宅休養時間の確保に努めること。

【回答】現行のとおりとする。

## 伊那松島運輸区

1. B56行路は出勤11時から当日の勤務終了が0時32分までと長時間勤務である。ワンマン列車の乗務も多く運転士の負担大きい。よって、出勤を12時30分として214Mからの乗り出しにすること。

【回答】現行のとおりとする。

2. 65行路、219M上がりで午後訓練指定になっており2時間待ちとなる時があるので、56行路の、219M、214Mを担当として、214Mで勤務終了とすることにより訓練待ち時間を少なくすること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:1と2での要求行路の変更は可能である。

会社:組またぎであり労働時間の問題があり大変である。

組合:努力されたい。

3. IC乗車券の処理の簡略化をすること。(ワンマン列車だと、概算処理も伴い、非常に時間がかかり運転士の負担が大きい現実がある)

【回答】適宜適切に対応している。

「やりとり」

組合:IC精算処理は列車が遅れる場合は後日精算が認められている。ワンマン列車は1人2人でも後日精算で問題があるのか。

会社:あると言われればある。基本は、その場で精算である。作業簡略には努めている。ICが使用できない区間の周知はしていく。

### 豊橋運輸区

1. 豊橋駅、東海道本線乗務員詰所、椅子が破損している。取り替えること。

【回答】適宜適切に対応している。

2. 名古屋駅、東海道本線乗務員詰所狭く座れない。上下線に詰所を設置すること。

【回答】そのような考えはない。

3. 大垣乗泊、空調効きが悪い。改善すること。

【回答】適宜適切に対応している。

### 中津川運輸区

1. 坂下・南木曾・上松を全車扱いとすること。

【回答】そのような考えはない。

2. 自転車扱い駅での折り返し時分を10分以上とすること。自転車扱いでの折り返しは車両整備・客扱いに問題がある。

【回答】適宜適切に対応している。

3. 塩尻駅5・6番詰所の分煙化を進めること。喫煙箇所の衝立を天井まで伸ばしドアを付けること。

【回答】適宜適切に対応している。

「やりとり」

組合:分煙化になっていないのが現状である。衝立を天井までできないのか。

会社:消防法もありできない。また、施設は東日本のもので勝手なことはできない。

4. 冬季対策と思われる奈良井～塩尻間の運転時分を見直すこと。日出塩～洗馬・洗馬～塩尻間の運転時分に余裕を持たせること。

【回答】必要な時間は確保している。

5. トイカエリアを南木曾まで延長させること。

【回答】そのような考えはない。

### 神領運輸区

1. 高齢者のために特急行路のない乗り組みを新設すること。

【回答】そのような考えはない。

2. 神領車両区に停泊している383系を朝に出区点検を行うと不具合が発生する件数が増加している。特に繁忙期には前日からパンタグラフ上昇のまま停泊とすること。

【回答】現行のとおりとする。

3. 神領車両区へ入区する場合に、他の入換作業と重なり入換終了が遅れる作業が発生している。作業時間の見直しをすること。

【回答】適宜適切に対応している。

「やりとり」

組合:常に遅れる作業である。作業ダイヤ作成時に分かるはずである。13分遅れる。

会社:遅れた場合は報告されたい。

4. 中津川駅のみで併合作業後に「通電試験」「ドア開閉試験」を行っているが、規定上 unnecessary 作業である。この試験を省略すること。

【回答】必要な作業は実施する。

「やりとり」

組合:他の箇所では行われていない。規程にもない。やめるべきである。

会社:書面で通達している。電車・キハ25・75形で運転士のための併合留置作業時は行うことになっている。

5. 名古屋駅において分割・併合作業がある場合に乗継ぎ位置が作業によりまちまちである。基準を作り統一すること。

【回答】現行のとおりとする。

6. 中津川駅、多治見駅では運転士が分割・併合作業終了を駅に報告している。本来の責任者に合図を行うように担務変更すること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:本来の作業責任者は誘導担当であり運転士は指示に従っているだけである。作業終了報告は誘導担当とすべきである。

会社:作業ダイヤ等を勘案して運転士担当とした。意見はわかるが現行のままとする。

7. 名古屋駅で23時台の列車は現行、高蔵寺行き0本、多治見行き3本、瑞浪行き1本中津川行き1本となっている。多治見行きを高蔵寺行きに変更すること。

【回答】現行のとおりとする。

8. 105M 通勤帯で多客でもあり、停車時間が僅かなので、増延してゆく。(新守山駅で1003M 待避で特急に遅れが出ている)運転時分、停車時間を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

9. 3組は多くの始発列車と終列車を多く担当している。辛い列車を集中させず各組に分散すること。

【回答】現行のとおりとする。

10. 点呼が重なる。B92(13:19)、B87(13:19)、B82(13:20)、C行路重なり、出区点検があるB82が最後の点呼である。点呼が遅れ出区点検時間がなくなるため当直2人で対応すること。

【回答】現行のとおりとする。

11. B83行路の134Mと622M及びB87行路の3142Mと3154Mは、新守山上1番発車で新守山～大曾根間の運転時分はいずれも、2分30秒であり、遅れが出ている。適正な運転時分にする。

【回答】必要な時間は確保している。

12. 睡眠時間確保のためB86行路名古屋駅での676Mから便乗189M(22:01)を673M(21:52)変更すること。

【回答】現行のとおりとする。

13. 88W行路は睡眠時間が僅少(5:09)で翌日3:10分の連続乗務がある。回762M神領車両区入区後洗浄入替え作業があるが、これを構内運転士が行うように変更すること。

【回答】現行のとおりとする。

### 大垣運輸区 運転士

1. 特急しらさぎ号の乗務がないと、東海道本線下り線《南荒尾～関ヶ原駅間を》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。。3組のB75と1組のB52を入れ替えること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合: 毎回だされる問題である。不安のない体制を作るべきである。

会社: 乗組を長期化せずに対処はしている。

2. 次の行路は、拘束時間が24時間を超えるので改善すること。

B69W・B78W・81W・B91W

【回答】現行のとおりとする。

3. 次の日勤行路は、拘束時間が10時間を超えるので改善すること。

B52W(10時間32分)      B55W(10時間11分)

B62W(10時間02分)      B65W(10時間59分)

B94W(11時間13分)

【回答】現行のとおりとする。

4. 次の行路は睡眠時間が少ないので、5時間以上の睡眠時間を確保すること。

B54W・B64W・B66W・B73W・B82W・B84W・ B85W

【回答】現行のとおりとする。

### 大垣運輸区 車掌

1. 泊行路で出勤時刻が9時前の行路を見直すこと。

具体的にはC12(8:05)、C26(8:50)、C31(8:52)、C37(8:40)

【回答】そのような考えはない。

「やりとり」

組合: 日勤勤務が9時で泊勤務が8時台の出勤は納得できない。出勤遅延防止のためにも改善すべきだ。

会社: 一般的に見てもそれ程早いとは認識しない。

組合: 泊勤務にも関わらず前泊しなければならない。見直すこと。

2. 折り返し列車を含め、2時間以上の連続乗務は生理現象対応のためにやめること。

【回答】そのような考えはない。

3. 列車の折り返し時間は、列車の遅れ回復を含め10分以上にすること。

具体的には、C2名古屋駅での2984Fから3M、C3豊橋駅での2534Fから2541F、C11豊橋駅での2306Fから2511F、C24豊橋駅での2102Fから2119F、C25豊橋駅での2524Fから2531F、C25豊橋駅での2346Fから2341F、C33大垣駅での200Fから211F、C37豊橋駅での2300Fから2111F

【回答】必要な時間は確保している。



4. 米原駅、大垣駅、岐阜駅、豊橋駅での接続時間は列車遅れを見込んで10分以上にすること。

【回答】そのような考えはない。

「やりとり」

組合:2~3分の接続では無理がある。列車に遅れがあると旅客対応が大変である。

会社:無理な接続とは考えていない。

5. 朝食は7~9時、昼食は11~13時、夕食は17~20時までにとれるように行路を組むこと。

【回答】そのような考えはない。

6. 名古屋駅上り場面において、朝の通勤時間帯での6両以上の列車は東上本を着発にすること。

【回答】そのような考えはない。

## 名古屋運輸区 運転士

1. B41 出勤時間が早すぎる。10時以降と見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

2. B42・B45 日勤行路解消し遠距離通勤者の負担軽減を図ること。

【回答】現行のとおりとする。

3. B42 337G・B44 1307G名古屋電話乗り継ぎでワンマンスイッチ整備で時間に余裕がない。改善すること。

【回答】必要な時間は確保している。

4. B44 1307G~1314M 2時間40分連続乗務を解消すること。また、亀山での5分折り返しを解消すること。

【回答】現行のとおりとする。

5. B44 1314M 車内混雑緩和のため4両編成とすること。

【回答】現行のとおりとする。

6. B36 大垣駅から運輸区まで徒歩連続3回、重い鞆を持つての移動を解消すること。

【回答】現行のとおりとする。

7. 停止位置不良が後を絶たない、両数標の簡素化、拡大等、見直しをすること。西岐阜・上下、木曾川・下4両標を撤去すること。

【回答】適宜適切に対応しており現在のところ新たに停止位置目標を撤去する予定はない。

8. 東成岩下り1番停車列車の停車時分を1分30秒確保すること。

【回答】必要な時間は確保している。

9. 名古屋運輸区では同じ時刻や近接した時刻で出発点呼が重なるため、出発点呼待ちの行列が出来る。さらには点呼待ちのロス時間で出場時刻が遅くなり、名古屋駅まで早足で歩くような事態に陥っている。出発点呼は出勤時刻の10分後としているが、複数の行路が重なる時間帯は準備の出来た乗務員から、早めに出発点呼を受けられるようにすること。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:点呼の問題が多くあがっている。点呼に時間を割かれ慌てて出場するようなことがあってはならない。特に名古屋は区所から駅まで時間を要する。労災にも繋がりがかねない。

会社:余裕はあると認識している。

組合:点呼輻輳により余裕がないということだ。

### 名古屋運輸区 車掌

1. C102WFSH 明けの1003M~1008Mを日勤行路にすること。

【回答】現行のとおりとする。

2. C105WH 121Fサンライズの明けで浜松から名古屋までの普通列車を見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

3. C113WF 名古屋~武豊2往復(2854F~2869F)を見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

4. C113SH 名古屋~武豊2往復(3168F~3367F)を見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

5. C221WF 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。

6. C226WF 連続4時間50分1325M~358Mを見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

7. C226SH 連続4時間50分4323M~3354Mを見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

8. B2組4行路中C231. C232. C234の3行路は豊橋泊である。見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

9. C241W 睡眠時間を見直すこと。

【回答】必要な時間は確保している。

10. C251WF 連続5時間30分2858F~376Fを見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

11. C253WF 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。

12. C256WH 大垣~美濃赤坂6往復を見直すこと。

【回答】現行のとおりとする。

「やりとり」

組合:以前は秋ダイヤ修正があった。この要求は次期ダイヤ改正に向けての意見でもある。ところで次期ダイヤ改正は大幅に変わるのか。

会社:大切な要件でありこの場では言えない。

組合:中津川運輸区では名両区入出区作業が発生するからと線見が行われている。組合への説明がないままである。順序がおかしくないか。

会社:そのような認識はない。

組合:以前はあった。組合軽視である。議論はしてきたが、組合としても1度に全てが改善されるとは思っていない。しかし、同じ要求がなかなか改善されない。納得できる回答ではないが次期ダイヤ改正に反映されたい。

