

業務速報

国鉄労働組合名古屋地方本部
 発行責任者：亀井 和弘
 編集責任者：土谷 敏幸
 2019.2.16 No543



ダイヤ改正に関わる要求の回答を受け、議論

1月28日に業務委員会が開催され、東海鉄事から提案をうけた「平成31年春ダイヤ改正について」乗務員を中心に解明、見直し要求（申1号）を既に提出してあり、その回答について会社と協議した。会社回答は「提案通りとする」、「必要な時間は確保している」、「適宜適切に対応している」、「そのような考えはない」との不誠実な回答が多く、一部「修正する方向で検討する」との回答が6項目しかなく、今後も粘り強く交渉を続けることが重要である。会社回答を受けた後の、主なやりとりは以下のとおり。

国労側出席者：鶴山書記長・土谷執行委員・大前特別執行委員・水落特別執行委員
 会社側出席者：荒尾課長代理（管理部人事課）・大熊課長代理（運営部管理課）・水野担当課長（運営部輸送課）・野北課長代理（運営部運用課）・平島係長（管理部人事課）

申 入 れ	回 答
【基本要件・共通要件】	
1. 名古屋運輸区・車掌の高山線内「特急ひだ号」の乗務を止めた理由を明らかにすること	乗務員運用の効率化を目的としている。波及的効果として運輸区当直交番業務の効率化にもつながることから名古屋運輸区車掌が担当している高山線内の特急ひだ号の乗務を美濃太田運輸区高山運輸区へ移管する
2. 食事時間は着発で1時間確保すること	必要な時間は確保している
3. 連続乗務を改善すること	適宜適切に対応している
4. 列車の折り返し時分に余裕を持たせること	必要な時間は確保している
5. 前泊前提行路を解消すること	適宜適切に対応している
6. ダイヤ提案の際に、労働時間及び労働外時間を明記すること	そのような考えはない
7. 「特急しなの号」以外の優等列車ハツホ廃止後の調整席の確認方法を明らかにすること	新型車携機導入にあたり車携機により指定席の発売状況の確認及び確保ができることからハツホを廃止する。調整席については今までどおり抜粋カードで確認されたい
8. 「特急ひだ号」の臨時列車および増結対応乗務員の乗務区を明らかにすること	臨時の行路指定であり、明らかにする考えはない
【乗務員行路・交番要件、運転士】 豊橋運輸区	

<p>1. 中部天竜乗務員宿泊所の部屋数の使用予定を明らかにすること</p>	<p>中部天竜駅乗務員宿泊所の部屋数は11室ある。現行予備部屋は三部屋あり、うち水窪駅に滞泊する乗務員（運転士1名車掌1名）を移管することで予備部屋が一部屋となる。この予備部屋には二段ベッドが設置されており、2名宿泊することができる。また駅舎にも宿泊設備が二部屋あることからそのうち一部屋を借り受け二段ベッドを設置することで2名宿泊できるようになり、現行と同様に計4名が宿泊可能である。</p>
<p>2. 1組 52 行路 547 G 出区担当を 2 組 61 行路の担当とすること</p>	<p>修正する方向で検討する</p>
<p>3. 1組 53 行路 408M 乗務終了後 410M 分割補助後 9:02 まで看視とし、1組 54 行路に 515G とし乗り継ぎ、54 行路は乗務開始を看視中の 515G 乗り継ぎからとすること</p>	<p>修正する方向で検討する</p>
<p>4. 1組 54 行路 545 M 水窪到着後回 1584 M 発車までの折り返し時間を見直すこと</p>	<p>必要な時間は確保している</p>
<p>5. 1組 54 行路、回 1583 M 入換時刻と中部天竜発車時刻を繰り下げる</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>6. 1組 55 行路、回 1588 M 中部天竜の入換を駅留置とすること</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>7. 2組 61 行路、561 M 中部天竜駅留置を電留線留置とすること</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>8. 2組 62 行路豊橋 519 M 出区担当を 61 行路の担当とすること</p>	<p>修正する方向で検討する</p>
<p>9. 3組 77 行路の 423 G、426 G を 51 行路に持ち替えること</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>10. 3組 72 行路 554G を 554M とし車掌乗務とすること</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>11. 3組の交番順序の飯田線乗務をまとめること。 71－7576－休休 73－7277－休休 74－休</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>12. 在宅時間拡大のため以下のように交番順序を入れ替えること 4組 81－85 83－休休 84－82 86－休休 87－休 5組 94－92 93－休休 91－95 96－休休 97－休</p>	<p>提案通りとする</p>

<p>高山運輸区</p> <p>1. 1組 55 行路 1837D から回 1864D の折り返し時分 (5 分 45 秒) を見直すこと</p>	<p>必要な時間は確保している</p>
<p>【乗務員行路・交番要求、車掌】</p> <p>神領運輸区</p> <p>1. A 組 5 行路 649M ~ 662M ~ 177M ~ 196M ~ 669M まで (17:52 ~ 22:08) の連続乗務を改善すること</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>2. B 組 14 行路 173M ~ 190M ~ 663M ~ 676M ~ 673M ~ 便回 766M まで (18:42 ~ 23:30) の連続乗務を改善すること</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>3. B 組 16 行路の夕食時間を確保すること</p>	<p>修正する方向で検討する</p>
<p>4. B 組 12 行路および 15 行路前後の在宅休養時間拡大のため 12 行路と 15 行路を入れ替えること B 組 11 - 1513 - 休休 14 - 1216 - 休休 17 - 休</p>	<p>提案通りとする</p>
<p>美濃太田運輸区</p> <p>1. A 組 3 行路の睡眠時間拡大のため便 100F ~ 715D と A 組 6 行路の 21D ~ 1028D を持ち替えること</p>	<p>修正する方向で検討する</p>
<p>2. B 組 17 行路の岐阜駅での昼食時間拡大のため (改) 725C を (改) 727C に変更すること</p>	<p>修正する方向で検討する</p>

食事時間がとれない！ 食事時間の確保は、切実な要求だ！

- 国労 -

【基本要 求 ・ 共通要 求】

1. 名古屋運輸区・車掌の高山線「特急ひだ号」の乗務を止めた理由を明らかに
- 組合：今後は臨時列車も含めて名古屋運輸区は乗務しないのか。
- 会社：大阪ひだは乗る。あと、名古屋・岐阜間は異常時に乗る可能性はある。高山線内は考えていない。

2. 食事時間は着発で1時間確保すること
- 組合：必要な時間を確保しているとの回答だが、どういうふうを考えればよいのか。
- 会社：概ね、着発で40分を最低とれればよいと考えている。
- 組合：列車の特性や徒歩時間などで実質40分あるわけではない。そうした場合、1時間は欲しい。
- 会社：要望は理解しているが、乗務員にも限りがある中で労働時間を確保し、乗る

列車も考え 1 時間を確保して行路を作成するのもしんどい部分がある。

そかになることもある。余裕のある作業が出来る時分にすべきだ。

基本は1時間で作成を

—国労—

組合：着いてすぐ食べて乗れるというのではなく、お腹の調子も整えないといけない。40分あれば良いというのではなく、基本1時間はとれるようにと考えて作成してほしい。

会社：昼夕食時間はとれるように極力努力はしている。何が何でも40分というわけではないが乗務員の特性上1時間はなかなかむずかしい。

組合：日勤者は1時間あるが、乗務員はないというのはどうなのか。

会社：手当とか標準労働時間で日勤者と乗務員とは違う。

組合：特性は理解している。目標とするところが40分とするのと1時間とするのとでスタンスが最初から違うのではないのか。手当などで違うのは分かるが、おおむね1時間を目指してほしい。

会社：全体のバランスを考えて作成している。

3. 連続乗務を改善すること

組合：適宜適切との回答だが、よりどころは何か。

会社：運転士には連続運転時間とかルールが定められている。それを踏まえて抵触しないように作成に努めている。

長時間は集中力低下、 事故の元の解消を

—国労—

組合：山間線区など長時間乗りっぱなしになることもある。乗務員交番作成規定に抵触しないとしても集中力の低下や事故の元になりかねない。それらを解消するためにも改善されたい。

4. 列車の折返時分に余裕を持たせること

組合：折り返し時分だが、余裕のない時間の中でお客様対応などをして確認がおろ

2. 前泊前提行路を解消すること

前泊前提の解消を

—国労—

組合：前泊前提行路はなくす方向で考えているのか。

会社：極力なくしたいとは考えてはいるが、なかなかむずかしい。

6. ダイヤ提案の際に労働時間及び労働外時間を明記すること

組合：労働時間及び労働外時間を明記することによって不都合があるのか。

会社：わざわざ載せなくても行路を提案すれば検討できるのではないのか。

組合：労働時間が分からないと対案も考えにくい。行路と一緒に明記できないのか。

会社：簡単に出来るものではない。

労働時間の明記を

—国労—

組合：労働時間だけでも明記してほしい。

7. 特急しなの号以外の優等列車ハツホ廃止後の調整席の確認方法を明らかに

組合：しなの号はいつごろ廃止になるのか。

会社：東日本との調整であり、未定である。

組合：車携機では、発売済みの席と調整席と同様の表示がされるため区別がつかない。改善する予定はあるのか。

会社：現行通りである。

8. 特急ひだ号の臨時列車および増結対応乗務員の乗務区を明らかにすること

組合：名古屋運輸区以外で対応するのか。

会社：そうである。

豊橋運輸区

1. 中部天竜乗務員宿泊所の部屋数の使用予定を明らかにすること

組合：内容は了解した。

2. 1組 52 行路 547 G 出区担当を 2 組 61 行路の担当とすること

組合：修正の内容はどうか。

会社：要求の通り。

3. 1組 53 行路 408M 乗務終了後 410M 分割補助後 9:02 まで看視とし、1組 54 行路に 515G として乗り継ぎ、54 行路は乗務開始を看視中の 515G 乗り継ぎからとすること

組合：修正の内容はどうか。

会社：ほぼ要求の通りとなる。

折り返し時分が 4 分？！ -国労-

4. 1組 54 行路 545 M 水窪到着後回 1584 M 発車までの折り返し時間を見直すこと

組合：4 項から 7 項まで関連している。水窪駅 5 4 5 M 着～回 1 5 8 4 M 発までの時間だが、4 両 4 分で必要な時間を確保しているといえるのか。

会社：タイトではあるがそう考えている。

組合：回 1 5 8 4 M は中部天竜着後入換開始までに 7 分ほどある。たとえば入換開始までを 5 分とし水窪駅での折り返し時間を 6 分としても問題はないのではないのか。

会社：内容は理解した。

組合：検討できないか。

会社：今回は提案のとおりである。

組合：折り返し 4 分のよりどころは何か。

会社：スイッチ整備とか歩く時間を含めて 4 分で足りるとの認識なので今回も十分と考え設定している。

組合：十分…。タイトではなかったのか。これに 2 分足して不都合はあるのか。

会社：2 分足す必要もないと考えている。

組合：今まで何度も言っているが、作業は急いでやるものではない。普通に歩いて確実に確認するためにプラス 2 分と言っているのであって、10 分よこせと言っているのではない。タイトな作業をしているから言っている。

会社：貴側が提示した案とこちらの案とどちらも有りなら、もともとの案で行きたいと考える。

乗務員として 普通の仕事がしたい -国労-

組合：乗務員としては普通の作業がしたい。走らなくてもよい、走るなどと言われても時間が足りなくなれば急ぐ。それは、確認のミスや労災にもつながるのではないか。4 分で足りるといっているのであれば、それぞれどの作業に何分何秒あればよいのか示していただきたい。それにより作業がしやすくなる。

会社：積算の部分は計って会社が責任を持ってやっているの信頼してほしい。詳細の部分を説明する考えはない。

組合：全部まとめて 4 分と言われても分かりづらい。もう少し具体的に示せないのか。

会社：4 分がギリギリだと思う人もいれば普通だと思う人もいる。人それぞれ感じ方が違う。

8. 2組 62 行路豊橋 519 M 出区担当を 61 行路の担当とすること

組合：修正の方向とあるが具体的にはどうか。

会社：要求の通り。

9. 3組 77 行路の 423 G、426 G を 51 行路に持ち替えること

組合：なぜだめなのか。

会社：持ち替えにより 1 組の平均労働時間が増え、偏りが出るため。

10. 3組 72 行路 554G を 554M とし車掌乗務とすること

組合：554G は多客であり、車掌が乗務していた方がよいと考えるがどうか。

会社：車掌乗務が必要とまでは判断していない。

判断の根拠を示せ -国労-

組合：判断の具体的な根拠は何か。

会社：乗車人員を見て判断している。ワンマンで対応できると考えている。

11. 3組の交番順序の飯田線乗務をまとめること

71 - 7576 - 休休 73 - 7277 - 休休 74 - 休

組合：東海道乗務と飯田線乗務をまとめた方がよいと考えたがどうか。

会社：連続で乗っている時はよいが、久しぶりに違う線区を乗ると不安を感じたりすることもあるのではないかと考えた。また、在宅休養時間が少なる箇所もあったので提案のとおりとした。

12. 在宅時間拡大のため以下のように交番順序提案通りとするを入れ替えること

4組 81 - 85 83 - 休休 84 - 82 86 - 休休 87 - 休

5組 94 - 92 93 - 休休 91 - 95 96 - 休休 97 - 休

組合：日勤前後の休養時間を考えて提案したがどうか。

会社：そんなに大きな効果はないと考えた。

高山運輸区

- 1. 1組 55 行路 1837D から回 1864D の折り返し時分 (5分45秒) を見直すこと

何分、何秒必要なのか 提示できる

- 国労 -

組合：折り返し時間を見直すようにとの要求であり、回答は分かっているが、どの作業に何秒何分掛かるとこちらでは提示する用意が出来ているがどうか。

会社・・・。

【乗務員行路・交番要求、車掌】

神領運輸区

- 1. A組 5 行路 649M ~ 662M ~ 177M ~ 196M ~ 669M まで (17:52 ~ 22:08) の連続乗務を改善すること

組合：なぜだめなのか。

会社：648M のあとに早い夕食を食べて、177M ~ 196M 高蔵寺駅で生理現象に対応していただく。睡眠時間もそこそこ採れる。また、差し替える行路もな

い。

- 2. B組 14 行路 173M ~ 190M ~ 663M ~ 676M ~ 673M ~ 便回 766M まで (18:42 ~ 23:30) の連続乗務を改善すること

会社：2748M 到着後、夕食を食べて 173M ~ 190M 高蔵寺駅で生理現象に対応していただく。

- 3. B組 16 行路の夕食時間を確保すること

組合：修正の内容はどうか。

会社：16 行路 175M と 11 行路の 1605M を持ち替える。それにより食事時間が拡大する。

組合：了解した。

- 4. B組 12 行路および 15 行路前後の在宅休養時間拡大のため 12 行路と 15 行路を入れ替えること

B組 11 - 1513 - 休休 14 - 1216 - 休休 17 - 休

在宅休養時間の拡大を

- 国労 -

組合：日勤前後の在宅休養時間を拡大するための要求だがどうか。

会社：大差がないのでやめた。

組合：大差がなく、不都合がないのならより良くするためにやってほしかった。

美濃太田運輸区

- 1. A組 3 行路の睡眠時間拡大のため便 100F ~ 715D と A組 6 行路の 21D ~ 1028D を持ち替えること

組合：修正の内容はどうか。

会社：要求のとおりである。

- 2. B組 17 行路の岐阜駅での昼食時間拡大のため (改) 725C を (改) 727C に変更すること

組合：修正の内容はどうか。

会社：要求のとおりである。

組合：時間の都合でこれで終了するが、今後も職場からの要求を申し入れするので対応されたい。

会社：了解した。

以上

