

業務速報

国鉄労働組合名古屋地方本部
 発行責任者：土谷 敏幸
 編集責任者：大矢 憲孝
 2020.3.3 No556



ダイヤ改正提案に対する 解明・改善要求等で協議

1月27日に業務委員会が開催され、昨年暮れに「2020年春ダイヤ改正」の提案を受け、乗務員を中心に解明・見直し要求（申3号）を申し入れ、今回、回答を受け、会社と議論した。

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かった。今後も粘り強く交渉を続けることが何よりも重要である。

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：土谷執行委員長・大矢執行委員・水落・大前特別執行委員
 会社側出席者：田部課長代理・皆川課長代理 他3名

申し入れ	回答
【基本要件・共通要件】 1. 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。
2. 前泊前提行路を解消すること。	適宜適切に対応している。
3. ダイヤ改正提案の際に、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。
4. 連続乗務を改善すること。	適宜適切に対応している。
5. 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。
6. 拘束時間が24時間を超える行路作成は行わないこと。	そのような考えはない。努力はしている。
【乗務員行路・交番要求、運転士】 豊橋運輸区 1. 折り返し列車の特性や両数等による到着から発車までの適正な時分を示すこと。	適宜適切に対応している。
2. 1組51行路515Gから532Gをアケ行路に持ってきた根拠を明らかにすること。	修正する方向で検討する。

<p>3. 1組51行路の24時間を超える拘束時間を解消するため、51行路 515G から532G を 54行路乗り出しに、54行路 517M 出区から 530M を 51行路乗りだしに持ち替え、51行路は 410M 分割補助515G その他で終了すること。</p>	<p>一部修正の方向で検討する。</p>
<p>4. 3の持ち替えを行うと、1組に午前訓練に出られる行路が4行路となるので行路の持ち替えを行い均衡化を図ること。</p>	<p>一部修正の方向で検討する。</p>
<p>5. 1組6行路中4行路中部天竜泊と偏っているので行路の持ち替えを行い均等化を図ること。</p>	<p>修正する方向で検討する。</p>
<p>6. 2組に天竜峡までの乗務列車が6本中5本と偏っているので行路の持ち替えを行い均等化を図ること。</p>	<p>修正する方向で検討する。</p>
<p>7. 在宅休養時間確保のため行路の持ち替えを行い解消を図ること。</p>	<p>必要な時間は確保している。</p>
<p>8. 3～7を踏まえ、各組の行路を持ち替えること。 1組 74-62-休休53-77-休休55-66 -休 2組 61-52-休休63-64-休休65-56 -休 3組 51-72.71-休休76-75.73-休休 54-休 4組 81-82. 86-休休84-85. 83-休休 87-休 又は 81-85. 83-休休84-82. 86-休休 87-休 5組 93-92. 91-休休94-95. 96-休休 97-休</p>	<p>一部修正の方向で検討する。</p>
<p>高山運輸区 1. 1組B 55行路 1837D ～回 1864D 折り返し時分(5分45秒)に余裕を持たせること。</p>	<p>提案通りとする。</p>
<p>2. 2組B 65行路回1701D出区後分割担当から便乗823D猪谷到着までの連続勤務を改善すること。</p>	<p>提案通りとする。</p>
<p>【乗務員行路・交番要求、車掌】 神領運輸区 1. A組4行路あとの在宅休養時間確保のため2行路と5行路の交番順序をいれかえること。</p>	<p>提案通りとする。</p>

2. A組5行路の便707Mを便1005Mとすること。	提案通りとする。
3. C組26行路の133M～138Mおよび676M～673Mの折り返し時分(4分45秒)に見直すこと。	提案通りとする。
4. C組27行路の2769M乗務後、労災防止のため誘導作業まで乗車のままとすること。	提案通りとする。
美濃太田運輸区	
1. B組17行路(改)716Cを便24Dに変更すること。	提案通りとする。
2. B組12行路611Dの分割補助担当を車掌とされた根拠を明らかにすること。	必要な業務である。
3. B組12行路、便29D～1722Dを便29D～1718Dに変更し、1722Dをワンマン列車に変更すること。	提案通りとする。

食事時間の確保を

—国労—

【基本要求・共通要求】

1項目

組合：概ね何分という目安はあるのか。

会社：取れば良い。

組合：20分で取れという考えなのか。

会社：そういうわけではない、人それぞれ違いはあると思うが、1時間といわれると厳しい。

組合：ばらつきがあるのはわかるが具体的な時間を示せば理解できる、考え方はどうか。

会社：行路の中で食事の事を言っていないので、提案を理解されていると考える、会社と貴組合側の考えは乖離しているとは思わない。

組合：食事はゆっくり食べたい、ダイヤ改正時に十分な時間が取れるダイヤを作成されたい。

前泊前提行路の解消を

—国労—

2項目

組合：前泊はなくす方向で考えているのか。

会社：前泊を増やそうとは思っていない、いかしかたないところはあるがその方向である。

3項目

組合：ダイヤ改正提案時に列車、行路の持ち替えを考えるが、拘束時間、労働時間がどのようになるか分からない、明記されると提案しやすい。

会社：今まで提案はしていない、今まで通りとする。

組合：これからも明記することはないか。

会社：無い。

長時間の連続乗務 解消を —国労—

4項目

組合：3時間、4時間を超える長時間の連続乗務は事故を起こすリスクも増える、ダイヤ作成時、考慮すべき。

5項目

組合：折り返し時分が短いと列車が遅れる。

会社：遅れた時は遅れた時である。

組合：最初から余裕ある時分でも良いのでは。

会社：ダイヤを組む上で考えている。

組合：余裕ある作業になっていない、乗務員として時間に正確でありたい、余裕が無い作業とは考えないのか。

会社：そうだ。

組合：一切か。

会社：そうだ。

6項目

組合：24時間を超える行路も作るのか、仕方が無いので超えてしまうのか。

会社：適切な労働時間で考えている。

組合：24時間のくくりは無いのか。

会社：24時間を超えることも有るかもしれないが、出来るだけ拘束時間を短くしたい。

組合：回答はそのような考えは無いとの事だが努力はしないのか。

会社：努力している。

【乗務員行路 運転士】

豊橋運輸区

1項目

組合：スイッチ整備でワンマン、ツーマン、列車両数で違いがあるが何分か。

会社：それは会社がしっかりと見る。

組合：2両、4両では違いがあるが。

会社：ちゃんと見ているので心配しなくて良い。

組合：余裕があれば無いより安全では。

会社：余裕がある事と安全は違う、5分だろうが10分だろうが安全の為に言うことに違いは無いはず、適切につけている。

組合：具体的に余裕が無い作業がある。

会社：行路で示している。

2・3項目

組合：アケ行路にした理由は何か。

会社：回答は修正する方向で検討するので良いと考えた、たまたまであった。

組合：現場の乗務員や行路作成者の意見は入っているのか。

会社：現場と調整している。

4・5・6・7・8項目

組合：一部修正とあるが、持ち替え等があるのか。

会社：持ち替えて均等化を図った。

組合：具体的にはわからないが修正で良いか。

会社：中部天竜止まり、天竜峡乗務の分散化をした。

組合：アケが早かったら次の出勤も早い、アケが遅かったら次の出勤も遅くという考えは理解出来るか。

会社：8番で修正するので7番の回答もこのようになる。

組合：8番で修正するのであれば了解した。

高山運輸区

1項目

組合：折り返し時間が5分45秒で作業がきつい、ダイヤ改正時にしか見直すことが出来ないで、次のダイヤ改正時に解消すること。

2項目

組合：高山線の行路で代替案を出すことは出来なかったが、乗りっぱなしの行路を解消するよう要求する。

会社：了解した。

【乗務員行路・交番要求、車掌】

神領運輸区

ゆとりある作業を

—国労—

1 項目

組合：提案の通りとするとあるがなぜか。
会社：在宅休養時間は確保されている。
組合：そんなに効果が無いということか。
会社：その通り。

2 項目

組合：過去に便1005Mの時があった。なぜ駄目なのか。
会社：特急なので新幹線からの乗り換えもあり、遅れることがあるため。
組合：便1005Mとすれば名古屋で多少の時間がとれる。トイレも行くことが出来る。
会社：気持ちはわかるが提案の通りとした。
組合：トイレは我慢しろと。
会社：「・・・」返答無し。

3 項目

会社：必要な時間は確保している。
組合：133Mは何両なのか。
会社：高蔵寺行きで8両。676Mは多治見で6両である。
組合：運転士も折り返しなのか。
会社：すぐには分からないが、概ね折り返しだと思う。
組合：そうだ。これはきついと考える。繰り返すことになるが、これは必要な時間を取っているということか。
会社：そうである。
組合：現行ダイヤで、折り返しが4分～5分の列車でこれはよく遅れるということは把握しているのか。
会社：遅れ時分があったところは修正している。
組合：これは問題ないという認識なのか。
会社：そうである。何かあった時には遅れることはある。
組合：慢性的に遅れるという認識は無いということか。
会社：そうである。
組合：それだけみんな頑張ってる急いでやっている。
会社：頑張ってる急いでは誘導発言の気がするが。

4 項目

会社：提案で到着後そのまま乗車するようにしてある。

組合：なぜ変わったのか。
会社：現場での話しでその方が良くなくなった。

美濃太田運輸区

在宅休養時間の確保を

—国労—

組合：1項目はどうか。
会社：必要なので提案の通りとした。
組合：必要なのではどういうことか。
会社：改を便乗にとの要求なので、どちらかと言えば必要だと言うことである。
組合：改は改札担当で、ツーマンでは無いということか。
会社：ワンマンである。便乗のところは、あれば良いとのことで改にしてある。
組合：遠方から通勤している社員がいる。出勤時刻が8時台というのは大きなことだ。近距離の社員はいいが、716Cが車掌がいないと大変である列車ならもちろん必要だろうが、実際そうではない。遠距離通勤者からしてみれば、それならば便24Dで問題ないのではないかとの要求であるが、それを踏まえても改にした方が良くということか。
会社：そうである。
組合：2項目、必要な業務なのはわかるがなぜ車掌にしたのかを聞きたい。
会社：逆になぜ車掌ではいけないのか。
組合：今まで運転士がやっていたものをなぜ車掌になったのかということだ。
会社：現行と変わっていない。
組合：作業自体は運転士・車掌共に行えるもので、どちらがやっても問題ないということか。
会社：そうである。
組合：3項目はどうか。
会社：1722Dの方が1718Cより利用客が多い。
組合：そういうデータがあるのか。
会社：ある。
組合：通勤時間ではないと思うが、どういった客層なのか。
会社：客層はわからないが、データは取っている。

2020年3月3日 業務速報No. 556

組合：どのくらい違うのか。

以上

会社：「・・・」結構違う。

組合：具体的な数字はないのか。

会社：ない。

組合：どうしても車掌がいるということか。

会社：どちらにするかというとなる。

組合：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。