

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：鶴山 章



2021.1.28 No. 566

- ☑ 食事時間は着発で1時間の確保を
- ☑ 前泊前提行路の解消を
- ☑ 折り返し列車の適正時分の提示を
- ☑ 労働時間及び労働外時間の明記を

—2021ダイヤ改正の解明・改善要求に対する回答を受け、議論—

1月26日に業務委員会が開催され、「2021年春ダイヤ改正提案に対する解明・改善要求」についての回答を受けて、議論した。回答と主なやりとりは以下のとおり。

国労側出席者 脇田執行委員・水落特別執行委員・大前特別執行委員・土谷執行委員長
会社側出席者 運用課 清水担当課長、輸送課 桑谷課長代理、管理課 田部課長代理
人事課 皆川課長代理・竹村係長

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. 可動柵使用開始に伴い、東海道本線金山駅上り列車の停車時分に変更があるのか明らかにすること。	可動柵使用開始に伴う停車時間の変更はない。
4. 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。
5. 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。
【乗務員行路・交番要件・運転士】 豊橋運輸区 1. ワンマン列車の折り返し時分を見直	必要な時間は確保している。

<p>すこと。</p>	
<p>2. EC1組B53行路517M～530Mを412Mの乗務後にした根拠を明らかにすること。</p>	<p>労働時間、睡眠時間、食事時間等を総合的に勘案して修正している。</p>
<p>3. EC1組B53行路の乗り出しを517M出区からとすること。</p>	<p>一部修正の方向で検討する。</p>
<p>4. EC1組B55行路の昼食時間拡大のため、B55行路525G～538GとEC1組B53行路427M～430Mの持ち替えを行い、B53行路535Mの出区を構内運転士が担当することとして、535M乗継ぎ乗務とすること。</p>	<p>提案の通りとする。</p>
<p>5. EC1組B53行路517M～530MをB51行路の乗り出しとし、B51行路の413G～416GをB53行路の409M～412Mの後に持ち替えること。</p>	<p>項目No, 3の修正とする。</p>
<p>6. EC1組は午前訓練に出られる行路が1行路しかないので、均等化を図るためEC1組51行路とEC2組61行路の持ち替え、またEC1組52行路とEC3組74行路の持ち替えをすること。</p>	<p>項目No, 3の修正とする。</p>
<p>【乗務員行路・交番要求・車掌】 美濃太田運輸区</p> <p>1. A組2行路、名古屋～岐阜の便2533Fと岐阜～美濃太田の便1725Dを名古屋～美濃太田の便35Dに変更すること。</p>	<p>提案の通りとする。</p>
<p>2. A組5行路、美濃太田～高山の便29Dを便1027Dに、高山～美濃太田の1722Dを1718Dに変更し、1722Dをワンマン列車に変更すること。</p>	<p>提案の通りとする。</p>
<p>3. B組12SH行路を、現行の5SH行路同様としないこと。</p>	<p>土休日行路は提案していない。</p>

4. B組17行路、美濃太田～岐阜の改716Cを便24Dに変更すること。	提案の通りとする。
神領運輸区 1. A組2行路の夕食時間を確保すること。	提案の通りとする。
2. C組21行路、便123Mを便回775Mとすること。	提案の通りとする。
3. C組26行路、133M～138Mおよび676M～673Mの折り返し時分を見直すこと。	提案の通りとする。

国労 食事時間の目安は 会社＝何分とは言えない

- 【国労】基本要件・共通要件の1項だが、必要な時間とは何か。
- 【会社】食べる時間を確保しているということである。
- 【国労】食事時間は1時間は確保して欲しい。
- 【会社】食事時間はとれて睡眠時間はとれるように、拘束時間はなるべく短くなるようにとは考えている。
- 【国労】食事時間は何分とれば良いと考えているのか。
- 【会社】ご飯が食べられて、トイレにも行ける時間が必要かと考えている。
- 【国労】ダイヤ作成にあたり、食事時間は最低何分とか目安はあるのか。
- 【会社】ご飯が食べられる時間である。
- 【国労】何分とかは言えないのか。
- 【会社】そうである。

国労 前泊は自己時間にも 関わらず制約が多い

- 【国労】基本要件・共通要件の2項だが、

適宜適切との回答だが、前泊行路は仕方がないという考えか。

- 【会社】前泊行路は出来たらやめたいと思っている。
- 【国労】解消する方向で考えているのか。
- 【会社】なるべく解消したいとは思っている。ただ、睡眠時間を確保するために前泊行路はどうしても残ってしまうのが現状である。
- 【国労】睡眠時間を確保するためにとはどういうことなのか。
- 【会社】例えば、最終列車乗務の人が始発に乗ると睡眠時間が少なくなるため、2本目に乗務する。始発は早出の人が乗務するということである。
- 【国労】もう一人要員を増やせばいい。一人少ないから無理が出る。
- 【会社】要員はこの話ではない。
- 【国労】ほかの行路にしわ寄せがくるから、人が足りないという話になる。
- 【会社】足りないとは言っていない。
- 【国労】前泊は自分の時間なのに制約される。年休でも決められた時間までに庁舎に入らなければならない。家庭で過ごす時間も減ってしまう。前泊手当が付いているわけで

もない。何もない。マイナスばかりである。

【会社】 遠い人もいれば近い人もいる。一概に前泊ばかりとは言えない。

【国労】 基本要件・共通要件の3項だが、3月頃から運用するとのことだが、停車時分はしっかりとってあるということによいか。

【会社】 そうである。

【国労】 停車時分は最低何秒とっているのか教えて欲しい。

【会社】 最低何秒といわれても今ここでは分からない。可動柵が導入されることによる停車時分の変更はしていない。

国労 必要時間の計算方は 会社=明らかに出来ない

【国労】 基本要件・共通要件の4項だが、折り返し時分は2両と8両、ワンマンとツーマンなどで違うと思うが、両数や折り返し作業など具体的に言えないか。

【会社】 必要な時間はとっている。

【国労】 その必要な時間の計算方法を教えてもらいたい。

【会社】 出来ない。

【国労】 必要な時間は両数により違いはあるのか。

【会社】 明らかに出来ない。作業は出来るはずである。

【国労】 具体的な時分は言えないということか。

【会社】 そうである。

国労 労働時間の明記は 会社=計算すればわかる

【国労】 基本要件・共通要件の5項だが、対案を考える際に、労働時間が分からないとやりにくい。労働時間を明記しない理由は何か。面倒なのか。

【会社】 そうではない。計算すれば分かる。

【国労】 提案から要求提出まで10日間程度しかない。今後も要求していく。

【国労】 乗務員行路・交番要件・運転士 豊橋運輸区の1項だが、基本要件4番で協議した。

【会社】 了解した。

【国労】 乗務員行路・交番要件・運転士 豊橋運輸区の2項だが、修正しているということはどういうことか。

【会社】 項目2～6まで絡んでいるのでまとめて話させてもらう。517Mを前に持ってきた。そのことによりアケが早くなり、午前訓練に出られる。

【国労】 517M～を412Mの後にしたのはなぜか。

【会社】 どちらもありだと考えていた。出勤が早くなってもアケが早くて午前訓練も出られた方がいいということなのでそのように修正した。

【国労】 出勤時間が早いといっても9時半なのでそんなに早いわけでもない。

【会社】 乗務員行路・交番要件・運転士 豊橋運輸区の4項だが、535Mの出区を構内運転士が担当とあるが、同じ時間で436Gの入区作業があるため無理である。

【国労】 了解した。

【会社】 乗務員行路・交番要件・運転士 豊橋運輸区の6項だが、持ち替えを行ったことで午前訓練が、1組2行路、2組3行路、3組3行路、4組2行路、5組3行路になっている。

【国労】 了解した。

会社 **組合対案は良かった
しかし、会社提案で**

【会社】乗務員行路・交番要求・車掌 美濃太田運輸区の1項だが、なるほどとは思ったが行路がうまく差し替えられなかった。

【国労】便乗列車を便乗列車に変えるだけなので、他にしわ寄せが行くわけでもないがどうか。

【会社】組間の労働時間の調整がうまくいかなくなる。対案の内容はよかった。

【国労】優等列車の便乗が駄目だというわけではないのか。

【会社】それはない。対案自体はよかったが、結果として提案通りということになったということである。

【会社】乗務員行路・交番要求・車掌 美濃太田運輸区の2項だが、1722Dはお客様が多い。

【国労】乗降が多いのでツーマンにしてドアを全開扉した方がよいということか。

【会社】お客様が多いので細やかに対応出来る。

【国労】乗車券の発売で車掌がいなければ困るということなのか、乗降の関係なのか。

【会社】そこは総合的に考えてということである。

【国労】乗務員行路・交番要求・車掌 美濃太田運輸区の3項だが、土休行路は提案していないとの回答だが、平日18時51分終了がSHだと20時14分終了。次の13行路の出勤が10時21分。提案していなくても内容が分かっているのだから変更した方がよいと思うが、どうか。

【会社】12SH行路と5SH行路同様としないことの意味がよく分からなかった。

【国労】提案では12行路が現行の5行路になる。現行5SH行路の終了が20時14分。13行路の出勤時刻が10時

21分。あらかじめ分かっていることだったら変えた方がよいのではないか。ほかの行路と変更が出来るかもしれないが、SH行路は提案していないのでそこまでは考えないということか。

【会社】見ているので考慮はしているが、今の議論ではないので提案はしていない。

【国労】あまりにも提案行路とSH行路が変わるとするのは問題ではないのか。SH行路の終了時間が遅くなっても提案されていないと分からない、対案を考えることも出来ない。

【会社】去年もその議論になっていたかもしれないが、基本的に平日と休日の行路は同じようなものにした。ただ、平日と土日の行路の中身が違うので難しいところもある。今回のようなこともあれば、楽になることもある。

【国労】SHも提案することは出来ないか。

【会社】間に合わない。そこまでは出来ない。

【国労】繰り返しになるが、SH行路だから考えていないのではなく、ほかに持ち替える行路がなかったので仕方なくこうなったということか。

【会社】平日と合わせるようには努力はしているが、そういうのも一部あるということ。土休の部分提案していないのに議論するわけにはいかない。

【会社】乗務員行路・交番要求・車掌 美濃太田運輸区の4項だが、改は必要である。

【国労】なくても特に問題はないのではないか。ワンマンに改を乗せるのであればツーマンにしたらどうか。

【会社】ツーマンにするほどでもない。便乗にするよりも改で乗せた方がよいということである。

【国労】乗務員行路・交番要求・車掌 神領運輸区の1項だが、なんともならないのか。

【会社】なんともならない。166M～649Mのところくらいだとは思うが。

【国労】時間的にはそうだが。

【会社】対案が出ていない。

国労 労働時間を示せば、組合側対案が出せる

【国労】労働時間とか示してくれていれば出来たかもしれない。150M14時42分着から159M15時53分発までの間は現実的ではない。そこで食べたとして22時08分過ぎまで乗務は大変なので166M17時11分着から649M17時52分発になる。実質、詰め所にいる時間が30分もない。乗務員は地上勤務と違い、食事時間も制限されることがあるのは理解しているが、30分切れるのはまともな食事時間ではない。

【会社】1時間とかとってあげたいところだが出来ないところもある。

【国労】しっかり食べられない。カロリーメイトをかじるくらいしか出来ない。トイレの問題もある。安全面からいっても体調を整えることは重要である。

【国労】乗務員行路・交番要求・車掌 神領運輸区の2項だが、全然問題ないと思うがどうか。

【会社】名古屋から来る回送。異常時に通過になる場合がある。

【国労】乗務員行路・交番要求・車掌 神領運輸区の3項だが、折り返し時分が4分45秒。133M～と676M～は何両編成か。

【会社】133M～が8両、676M～が6両。

【国労】4分45秒は短くないのか。問題ないのか。

【会社】問題はない。

【国労】何に何秒かかるとかを示さないの議論のしようがない。例えば、不動産の徒歩表示は1分80mと言われる。1両20mなので15秒。実際に車内点検で何もなくて歩く時とほぼ同じ。それに加えて、トイレ内の点検や、貫通扉の開閉なども合わせても全然問題はないということなのか。

【会社】そうである。

国労 作業毎の時間明示を 会社＝必要な時間はとっている

【国労】そこを知りたい。そんなことはないと言いたいが、それを言ってくれないので歩み寄りも出来ないし議論が進まない。8両の4分45秒は最低の時間と考えて良いのか。

【会社】必要な時間はとっている。

【国労】以前にも必要な時間はとっていると言われたが、そういうことなのか。

【会社】そうである。

【国労】毎回同様の折り返し時間の話になる。一度明示されれば要求として出さずに済む。

以上