

業務速報

国鉄労働組合名古屋地方本部

発行責任者：山田 多佳男

編集責任者：編集部

2026. 6. 15

No. 615



恒常的な要員不足の中 会社は切実な要求に応えよ

—東海鉄道事業本部 年度初要員計画等 提示—

6月15日、国労名古屋地本は東海鉄道事業本部へ以下の申第5号を提出しました。

東海旅客鉄道株式会社
東海鉄道事業本部長 新田 雅巳 殿

国労名地本申第5号
2026年 6 月15日

国鉄労働組合名古屋地方本部

執行委員長 山田 多佳男

要員計画等に関わる説明・改善要求

年度初の要員計画提示等に関わる説明・改善要求を申し入れるので誠意を持って交渉に応じられたい。

記

【岐阜駅における業務執行体制の見直しについて】

1. ポイント清掃に従事する社員は元輸送の社員が対象なのか、営業職社員も対象なのか明らかにされたい。
2. 月に4回程度ポイント清掃を実施とあるが、毎回全ポイントを行うのか、駅全部のポイントを4回に分けて行うのか、明らかにされたい。
3. 4名にて行うとあるが見張員2名と清掃担当2名なのか明らかにされたい。
4. 社員の安全確保を最優先とするよう教育・指導を徹底されたい。

【高山地区駅体制の見直しについて】

1. 高山駅に現在ある指定席券売機はそのまま設置し、新たにサポート付指定席券売機を設置するのか明らかにされたい。
2. 訪日旅客が多いが案内要員を含め、十分な対応が出来るのか見解を明らかにされたい。
3. 飛騨古川駅だが、現在営業担当は機器の締切、改札及び案内業務を行い、出札窓口業務は行っていないのか明らかにされたい。

4. 見直し後、指定席券売機が発売停止となった時、高山駅から社員を派遣すると相当な時間を要するが、すぐ乗車される旅客の対応についてどうするのか具体的に示されたい。
5. サポート付指定席券売機は領収書やクレジット控えなどの取り忘れが2回続くと発売停止となるのか明らかにされたい。
6. 高山駅から飛騨古川駅へ出動する際は列車なのか業務用自動車なのか明らかにされたい。自動車が出動となると冬季降雪時、安全な運転が確保出来ない場合はどうするのか明らかにされたい。
7. 飛騨古川駅の除雪作業は行うのか、明らかにされたい。行くとすれば、高山駅から派遣するのは高山駅でも除雪作業が想定され困難と考える。休日等の社員を呼び出し対応することも考えているのか明らかにされたい。
8. 観光地駅として旅客案内やトラブル及び異常時に対応するため、飛騨古川駅に要員を配置されたい。
9. 高山駅においては、今後も訪日旅客含め多くの利用があると考える。現行体制を維持されたい。

【名古屋駅における新幹線輸送体制の見直しについて】

1. 新幹線ホームは常に1名による業務となるのか明らかにされたい。
2. 16両編成を収容する長いホームに多くの旅客がおり、様々な事象が発生している状況を鑑み、案内及び異常時対応として複数名の要員を配置されたい。

【名古屋車両区検修庫の建替について】

1. 検修庫にアスベストは使用されているのか明らかにされたい。
2. アスベストが使用されているならば、社員・工事関係者及び近隣住民に対する配慮・対策を講じられたい。
3. 建替に伴い、設備・機械の改良にあたっては社員の意見も充分くみ取り実施されたい。

【その他】

1. アジア大会開催に伴い、訪日旅客はじめ多くの利用者が想定される。各駅に案内係を配置し、通常業務に支障をきたさないようにされたい。
2. 旅客の中に障害がある方も多く利用されると想定される。金山駅をはじめ、各駅に車椅子専用要員を配置されたい。
3. 新規採用者教育、OS活動などを日勤対応で行う業務が多くある。これらを含めた必要な要員を配置されたい。

【施設職場 線区分類および検査周期の見直しについて】

1. 今回の線区分類の見直しは各線区の通過トン数に応じて見直しているようだが各線通過トン数を明らかにされたい。
2. 軌道狂い検査の検査周期も見直すようだが、一般軌道狂いおよび分岐器軌道狂いの両方を見直すことか明らかにされたい。
3. 軌道狂い検査の検査周期を見直すことによって、要員が削減される根拠を明らかにされたい。
4. 海鉄管内の保線支区で15名を削減予定だが、削減された保線支区では超勤も無しにスムーズに仕事が回っていくと考えているのか、また病欠や育休が取りづらくなるのか、明らかにされたい。

5. 現在ドクター東海が走った後にDVDを受け取ってすぐに映像を確認して、張出予兆していないか確認する作業なども増えているが、要員削減によって負担が増大しないのか、明らかにされたい。

【315系4両編成でのワンマン運転の実施について】

1. 通勤・通学時間帯や繁忙期においてもワンマン運転を実施するのか明らかにされたい。
2. 4両編成でのワンマン運転により、垂井駅や関ヶ原駅では後方の乗客の様子を確認できるモニターを設置されたい。
3. 東海道線（大垣～米原間）でのワンマン運転において車掌の要員4名程度を削減する根拠を明らかにされたい、また名古屋運輸区も含む要員削減の根拠も明らかにされたい。
4. 今までと違って運転士が電車を停止させて、乗客のドアを開放するまでに時間がかかると思うが、そうしたことも見越して各駅での停車時間にゆとりを持った運転ダイヤにされたい。

【美濃赤坂線全列車ワンマン化について】

1. 313系2両編成でのワンマン運転の拡大とあるが、現在313系2両編成は何編成あり、今後何編成にするのか明らかにされたい。
2. 美濃赤坂駅では折り返し運転となるため、東海道線などで列車が乱れているときは美濃赤坂線の発車が遅れ、折り返し運転の準備が慌ただしくなるため、準備にゆとりを持った運転ダイヤにされたい。
3. 美濃赤坂線全列車ワンマン化において大垣運輸区で1名程度の要員削減とあるが、1名程度とはどういうことか明らかにされたい、また要員削減の根拠も明らかにされたい。

以上