

〔平成29年春ダイヤ改正の行路・交番他〕の 提示に基づき業務委員会を開催！

1月13日、10:00より支社会議室において「平成29年春ダイヤ改正の行路・交番他」の提示に基づき関西支社と業務委員会を開催しました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員・浦谷副委員長、下茂業務部長、笹田法対部長、宮内組織部長、渡邊組織担当部長。会社側業務委員・濱田人事課担当課長、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

《 会社からの説明 》

1. 行路作成方針及び結果

(1) 要員関係

安全確保の観点を基本に乗務員需給を考慮し、行路、効率の維持や向上を最優先課題としたうえで乗務割交番諸条件（出退時刻、食事、睡眠時間等）への配慮及び異常時対応能力（雪害の遅れ、中間滞泊地での折返列車着発時間、乗継等）の改善に努力した。

- ①一人一日平均労働時間は、7時間から7時間15分（訓練時間含む）の範囲で作成。
- ②臨時列車の一部を基本行路で対応。
運転士1行路。
車掌3クルー。
夏臨行路が決まってないので、変わる可能性はある。
- ③事業用列車の短回のうち一部列車は基本行路に取り入れている。
- ④東一両、東二両の構内操縦は、現行同様に運輸所運転士は着発線発着を基本とし、着発線から検修庫間の入出庫は原則車両所構内操縦者が担当することとする。

(2) 運転士関係

- ①こだまは名古屋交代。のぞみ、ひかりは東京・新大阪間の通し乗務。ただし、行路効率、名輸行路の作成、異常時の当直管理の他、乗務員の要望を考慮し、一部のひかりは名古屋段落ち。
- ②平成29年3月ダイヤ改正の主な変更点
 - ・東京～大井基地間の回送列車の廃止。大井基地庫内の本線乗務員の運転廃止。
 - ・上り、名古屋終着列車の電話乗継ぎの設定（5本中2本）。
 - ・鳥飼車両基地内のバスダイヤの見直し。
 - ・新大阪～大一両間便乗列車の拡大（西日本短編成）。

(3) 車掌関係

①こだまのみ名古屋乗り継ぎとし、名古屋・新大阪間は2人乗務の機織り行路とする。

②平成29年3月ダイヤ改正の主な変更点

- ・のぞみ、ひかり号の担当運用比率の改善（特にひかり号について、運輸所毎のバランスを改善した。）
- ・三島泊行路の分散配置。

3. 交番作成について

(1) 行路数、要員規模、事故防止、サービス向上ならびに新規養成をふまえた交番を作成した。

(2) 交番周期は従来どおり、適切に作成した。

以上

《 若干の議論 》

組合：交番作成上、特に変更になったところはあるのか。

会社：交番周期、行路数、乗組み基準も同じである。

組合：東京～大井基地間の回送列車の廃止の理由は、何か。

会社：従前から利用実態が殆どなく、利用状況を鑑みて判断した。

組合：鳥飼車両基地内のバスダイヤの見直しは、どのように変わるのか。

会社：現在の20分間隔から、利便性を上げる方向で考えている。

組合：ダイヤを密にすることか。

会社：利便性を上げると言うことである。

組合：車掌の居流し行路の段落ち時間の改善要求を申し入れしているが、今回も改善されていない。改善する考えはないのか。

会社：以前から、そのような声があるのは承知している。なるべく声に添える形で分散できないか持ちつつ最後は行路作成の出面对応等総合的に勘案するとどうしても日勤行路の改善は難しい。

組合：訓練の開始時間の変更、見直しは考えていないのか。

会社：地区ごとに設定するので、決まっていない。

会社：今回のダイヤ改正で見直されたのが、上りの名古屋駅終着列車の乗継ぎが電話乗継ぎに変更になった。

組合：運転士のAB廻しの改善を要求しているが、改善されたのか。

会社：AB廻しから電話乗継ぎに変更した。

組合：5本中2本が電話乗継ぎであるが、10分折り返しが無くなったのか。

会社：10分折り返しは残っている。

組合：新大阪～大一両間便乗列車が西日本短編成になるのは何本なのか。

会社：一本である。昼間の入庫列車が今も少ないが、更に少なくなる。便乗列車の選択肢を西日本にも広げた。大一のB308行路、便558Aになる。

組合：昼間帯の鳥飼への入庫が減ると言うことは、必然的に引き上げの本数が増えるということか。

会社：引き上げの本数は分からない。引き上げをしっかりと使うところは変わっていない。

組合：30年3月のダイヤ改正で同クルー制度を目指しているが、今回のダイヤ改正には反映していないのか。

会社：考えていない。

組合：労働外時間の設定は、行路交番作成上、毎回減らす方向で考えているのか。

会社：運転士、車掌とも食事時間や睡眠時間が大事である。日勤の長すぎるところは従来からよしとはしていないが、色々な諸条件を勘案しながら行路作成はしている。

組合：全体の労働外時間は減らす方向で行っているのか。

会社：労働時間の総量は意識するが労外の総量はあまり意識しない。個々の拘束時間を少なくしたい。

組合：大一の301行路で、本線便乗514Aになっているが。

会社：臨9310A担当することが多いと思う。

組合：ひかりの便乗にした理由は何か。

会社：全体的な労働時間のバランスを考えている。

組合：年間の訓練時間の設定は、変わらないのか。

会社：内規で定める時間を設定している。

組合：ひかり号について、運輸所毎のバランスを改善したということだがこだま担当は考慮したのか。

会社：名古屋運輸所の関係で、こだまのバランスは図っていない。

組合：平均化する基準は社員数なのか。

会社：そこまでの厳密化はしていない。大一のひかりが多めであったので割振りした。

組合：休日出勤指定行路があるが、来年度も休日出勤があるということか。

会社：具体的なところは、これからである。

組合：大一の運転士4組は、B限定の運転士が担当するということで変わらないか。

会社：職場の運用になるが、大きく変わるとは聞いていない。恐らく新しい方が入るところになると思う。

組合：今後、問題点があれば検討して申し入れをしていく。

会社：了解。

以 上