

2月15日、「ダイヤ改正及び乗務員行路・交番」に関する申し入れについて

業務委員会を開催。

現場の声に聞く耳を持たない会社！ 旧態依然の回答を繰り返す！

《申し入れに対する会社回答》

1. 行路・交番作成に関する基本的要求

①異常時などの泊り勤務は、安全第一の観点から、長時間乗務による肉体的・精神的疲労度を勘案し、最低でも6時間は睡眠時間を確保すること。

【回答】異常時における乗務員運用については、睡眠時間の確保等も考えた上で操配を行っているが、遅延の規模等により睡眠時間が短くなることはあり得る。

②異常時などの泊り勤務は、2泊3日及び3泊4日の勤務指定を行わないこと。

【回答】災害など不足の事態により、長時間列車の運行を見合わせざるを得ない場合は、結果的に2泊3日、3泊4日の勤務となることはあり得る。

③行路作成において、泊行路は拘束時間を24時間以内とし、やむを得ない場合でもそれに近い時間とすること。

【回答】行路は列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に、労働時間や列車種別、出先地など多くの要素を踏まえて作成している。

④食事時間確保の為に時間は最低でも40分は確保すること。

【回答】行路は列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に、労働時間や列車種別、出先地など多くの要素を踏まえて作成している。

⑤不公平を是正するため、大交番制とすること。

【回答】現行通りとする。

⑥小交番制から大交番制へ戻さない根拠を明らかにすること。

【回答】この取扱いは、担当する行路がより限定される小交番によって、行路の特徴をきめ細かく熟知して乗務することが可能になり、事故防止につながると考えている。

⑦運転士の乗り組みパターンで、車掌月を入れる関係で2ヵ月予備が発生しているところは、これを解消すること。(大一輪)

【回答】行路数、乗務員数などにより、今後も同様の事象はあり得る。

⑧日勤行路は、遠距離通勤者(三重県・和歌山県等)を考慮し、出勤時間を8時半以降とし、退出を19時までとすること。

【回答】行路は列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に、労働時間や列車種別、出先地など多くの要素を踏まえて作成している。

⑨日勤車掌行路における東京での労働外時間を2時間までとすること。

【回答】行路は列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に、労働時間や列車種別、出先地など多くの要素を踏まえて作成している。

⑩運転士の「ひかり(東京～新大阪通し運用)」はやめて、名古屋段落ちとすること。

【回答】行路効率、名古屋運輸所の行路作成、異常時の当直管理の他、乗務員要望を考慮しており、一部のひかりは名古屋段落ちとする。

⑪基本行路を「変行路」として、拘束時間が24時間を大幅に超えたり、労働時間が16時間を超えるような行路作成を行わないこと。

【回答】変行路作成については、列車ダイヤ及び就業規則等に基づいて行っており、個別の基準を設ける考えはない。

⑫午前中の出勤前訓練を指定しないこと。

【回答】訓練時間については、訓練実施可能な行路に指定し、行路の出退勤時刻に合わせて適宜各所で設定している。

⑬運転士「W行路」及び車掌「W行路」等、労働時間が14時間を超える行路に対して訓練を指定しないこと。

【回答】訓練時間については、訓練実施可能な行路に指定し、行路の出退勤時刻に合わせて適宜各所で設定している。

⑭15時30分からの訓練は中止すること。

【回答】訓練時間については、訓練実施可能な行路に指定し、行路の出退勤時刻に合わせて適宜各所で設定している。

⑮車掌行路の退出時の準備報告時間を3分増やし、退出点呼を8分前から実施すること。

【回答】現行通りとする。

⑯駅停車時分については、全駅とも停車時分を「1分」以上確保すること（45秒停車をなくすこと）。

【回答】お客さまのご利用状況等を踏まえたものとしている。

⑰名古屋駅におけるAB廻しは、12分を確保すること。

（大二輪のB404行路2642Aから入2642Aの折り返し時間が10分）

（大二輪のB418行路入2637Aから2637Aの折り返し時間が10分）

【回答】AB廻しの折返し時分は、編成長などにより適切に設定している。

⑱大二輪のB408行路の品川泊の起床後の点呼箇所までの徒歩時分を労働時間に算入すること。

【回答】そのような考えはない。

《若干のやりとり》

組合：毎年同じような項目を申し入れて、毎年同じような回答を受けているような気がするが、繰り返し申し入れを行わざるを得ない今の状況は、会社が現場の声を聞いていない、という認識にならざるを得ない。全く不満である。

会社：毎年同じようなやり取りを繰り返しているとの認識はある。改善に向けた環境作りは努力している。理解してもらいたい。申し入れにある「食事の時間」など難しいところもある。申し入れ内容を無視するつもりは毛頭ない。

1-①について

組合：C予備・雪かき列車の退出は0時29分。翌日の出勤は5時のD予備。

会社：C予備、D予備で出勤してもらっている。

組合：乗務員の体調を考えて起床を遅くすることは可能なはず。

会社：意見があったことは聞いておく。D予備のままなら、作業が入っていなければ、可能、しかしあくまで予備なので急に担当もありうる。例えば1行路。早起こしもありえる。また、起床を変更となると、退出時間が遅くなる弊害もありうる。

組合：休養時間少なく担当は、安全上問題だ。泊まり勤務で明け扱いにしたらよい。

1-②について

組合：回答に「そうならないように最大限努力する」等が書かれていない。

会社：それは前提である。

組合：聞く側は回答の文言で判断する。前提ではなく、その思いがあるのならば書くべきである。この回答では、「またやる」といわれているのも同様だ。

会社：出来るだけないように努力する。

1-③～④について

組合：食事だけの問題ではない。生理現象もある。食事の40分も最低限の時間である。

ひどいときには食事抜きもある。だから15分程度の遅れがあったとしても食事が取れる程度の時間として40分の要求である。

会社：組合がいつていることを否定するつもりはないが、行路を作成するのに遅れが前提は非効率。ある程度の遅れは吸収できるダイヤとなっている。それ以外の労外となる。組合の要求とはレベルが違うが努力はしている。行路作成担当者は生理現象、食事などを意識して作成している。全ての要求を満たすところまでではないが。

組合：1丁半。1往復して帰ってきておいて「お腹が空いた」という感覚は少ない。食事のタイミングがずれている。行路的に無理がある。

会社：1丁半は無理な行路とは考えていない。乗務員の特情である。

組合：昔はなかった。

会社：限られた乗務員数でやっていくため。朝夕の列車数が多い、お客様の要望に応えるため。

組合：何とかならないのか、という思いがある。

会社：大阪が良くなれば、他に影響があると思う。

1-⑤～⑥について

組合：毎回同じ回答。納得いかない。現場の声を聞いているのか、と思う。

会社：現場の声として、ではなく、会社の考えとして回答したものである。小交番制なら17日に1回、同じ行路に乗ることになる。

組合：一ヶ月乗っていても1回しか乗らない行路もある。言っていることが実態にそぐわない。

会社：何回乗ったら良いのか、という話になる。

組合：予備月に何年も乗ったことのない行路に乗らされている。不公平感をなくすためにも大交番制にすべきである。

会社：不公平感とは。

組合：組によって明けの時間が早かったり遅かったりと偏りがある。

会社：組が。

組合：偏っている。

会社：しばらく乗っていないなど、不安感があるというのは聞いたことがあるが、不公平感というのは聞いたことがない。不安なら指導助役に聞くなり、ブロック図で学習するなりして、不安を解消されたい。

組合：予備月も同じ組に入れるのならわかるが、会社回答の根拠はない。小交番制にして事故は減ったのか。統計は取っているのか。会社回答の根拠を示すこと。

会社：大交番だと25～26行路となる。同じ行路が回ってくるのはどの位になるのか。

組合：1～2年しか乗務員をしない人にとっては小交番制の方が同じ行路に何度も乗って安全でいいかもしれないが、何十年も乗務員をするものからすれば大交番制の方が予備月の不安などを考えると安心である。

会社：回答の通りである。

組合：統計を取って示すこと。要求しているのはうちだけではない。回答は欺瞞である。
会社：欺瞞ではない。より熟知出来ると考えている。
組合：回答以外に他の理由があるのではないか。組み分けを固定している。
会社：組み分けはある程度固定している。
組合：そこに根拠があるんじゃないのか。組み分けすることに。会社の回答は理にかなっていない。だから「何組がいい」という意見が出てくる。
会社：組の中である程度特徴はあると思う。
組合：大交番ならそんな意見は出ない。乗務員の意見である。大交番制に戻しても問題はない。
会社：そういう考えある、ということを知っておくことしか出来ない。しかるべきところには伝える。
組合：戻さないのは、回答以外に理由はないのか。
会社：今の方が良いと考えている。将来はわからないが。
組合：他労組も大交番にと言っているのではないか。
会社：回答の通りである。
組合：納得いかない。
会社：組み分けに理由があるのか。
組合：組み分けを変えない。そこに目的があると考えている。そうでなければ、現場の声を聞いて大交番でやれば良い。頑なである。
会社：頑なにやっているわけではない。

1-⑦について

組合：大一運は、7ヶ月周りの関係で2ヶ月予備が発生しているが解消できないのか。
会社：認識が違う。7ヶ月回しだが、予備、予備はないと思う。
組合：車掌乗り組みで予備回しされている。
会社：生活設計・休日が変わる等の問題があると聞いているが、本人に聞き取りをしていると聞いている。
組合：なぜ一輪と二輪で違う回りになるのか。
会社：行路数、組数、3組と4組の違い。
組合：予備月の行路指定によっては列車長などは車掌行路が多く入っており、不公平感があるのではないか。
会社：その逆の時もあるだろうし、職種によっては違いが出てくる。そういう職種と理解してもらいたい。気持ちはわかるが。

1-⑧について

組合：予備月の勤務を考えての要求だが、どうなのか。遠距離通勤者を対象として考えている。今は前泊など柔軟に対応しているが、遠距離通勤者が日勤の退出が遅く明日が9時前後の出勤などは、敢えて2泊3日で勤務するときもある。体調を踏まえて考えるべきである。

会社：どこから通勤しているかは考えて交番作成している。配慮している。

組合：配慮していて今の現状なのか。

会社：考えていると思う。機械的にやっているとは思わない。

組合：配慮しているようには見えない。しっかり配慮していただきたい。百歩譲って遠距離通勤者を入れないように。要求通り行路・交番を作成すれば問題はない。

会社：色々な条件のパズルを解けないのかもしれない。

組合：解ける場合もある。納得いかない。

会社：作る側は時間とかも考えている。正しい答えかどうかはわからないが、頑張っている。

1-⑨について

組合：4時間以上の労外をどうやって潰しているのか把握しているのか。

会社：拘束時間ではあっても労外なので把握まではしていない。

組合：走ったり映画を見たりしてみんな苦勞している。

会社：縛りはない。4時間以上が悪いのか、という話になる。

組合：例えば、日勤行路を泊勤務に出来ないのか。

会社：密度は濃厚になる。1人で乗るところを2人で乗ることになり単純に考えれば要員にも絡んでいる。

組合：一丁半をなくせば良いのでは。

会社：一丁半……。ダブルとの関係でやれないことはないかも、しかし拘束が長くなるとおもう。

組合：それなりの手立てをすれば毎年同じような要求にはならない。もう少し会社として暖かいハートがあってもいいのではないか。

会社：全体を見て考えている。

組合：5所全部から出てるでしょ。

会社：組み合わせの問題。ベストアンサーは今の形と考える。拘束時間を延ばすのか、それでいいのか、となる。

組合：この問題は、以前から他労組も含めて問題にしている。みんな痺れを切らしている。会社の理由は効率化のみ。認められない。

1-⑩について

組合：回答にある「一部のひかりの段落ち」とは何か。

会社：名古屋から各停になるひかりや名古屋運輸所乗務員運用の関係で段落ちする列車がある。

組合：スーパーHK。400番代の列車で名古屋から各停のひかりがあるが、乗務時間が3時間を超える列車がある。

会社：連続乗務とか一定の基準に基づいてやっている。

組合：会社がいう乗務時間の基準、今わからなければ、後日で良い明らかにすること。

1-⑫、⑬、⑭

組合：この要求は毎回行っているが、午前中の前訓練を指定されると訓練なしでも24時間拘束されていて特に長くなる。仕事前は止めてほしい。

会社：配慮してないとはいえない。

1-⑮

組合：準備時間内で終わらない実態は把握しているのか。

会社：何の時間か。

組合：退出点呼である。超勤扱いで処理しているのがかなりの数ではないのか。

会社：その時間は労働時間としている。常態化ということか。

組合：かなりの率で起きている。準備報告時間を増やせば解消される。

会社：結果として起きたことである。現時点では適正な時間である。ただ、報告内容によっては延びることもある。

組合：超勤といわれて仕業実績作成に時間もかかっている。

会社：そういう声があるということは聞いておくが、今は適正と考えている。

組合：1分の超勤を書くのに3分かかったりして損している。

会社：その様な意見があったことは聞いておく。

1-⑯

組合：45秒はきつい。最終など元々時間がない。利用状況をふまえて、というのが乗客が少ないと考えているのか。

会社：曜日の波動などはあると思う。

組合：実態を知らなければ次のダイ改に活かせない。把握はしているのか。

会社：会社は駅での採時。乗務員からの報告書が上がってくるので把握している。45秒で良いという判断。

組合：遅れても良い、という事なら問題ないが、どうなのか。

会社：正常な遅れなら問題ない。

組合：現状で十分というなら聞いておく。しかし、始発から終着までの時間から区間を設定しているから、当然駅間の余裕もない。乗務員としては疲労感が相当ある。改善すること。

会社：輸送計画上は問題ない。

今回の業務委員会は、上記までの《主なやり取り》で時間切れ終了となりました。理由は会社側の勤務手配の粗雑さにより、十分な協議の時間が確保しておらず、組合側委員が協議の途中にもかかわらず仕事（乗務）をしなければならない事態となったためです。残りの申し入れについては次回、業務委員会への持ち越しとなりました。

以上