

# 関西業務ニュース

2014年2月15日 No.243

JR東海労働組合新幹線関西地方本部

発行 小林 國博 編集 業務部

## 〔「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。

2月14日、「申」第33号〔「ダイヤ改正及び乗務員行路・交番」に関する申し入れ〕（2014年1月30日申し入れ）について業務委員会を開催しました。

### 《会社回答》

#### 1. 行路・交番作成に関する要求について

- 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うえ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、本人の同意のない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】行路は列車ダイヤおよ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ふ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】上記「③」の通り。

- 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。

【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】上記「③」の通り。

- 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】上記「③」の通り。

- ⑩ 運転士の「ひかり号・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ほか、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、列車ダイヤおよび就業規則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 午前中及びW行路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あわせて適宜各所で設定している。

- ⑬ 15時30分からの訓練は中止すること。

【回答】上記「⑫」の通り。

- ⑭ 訓練に関わる待機時間を労働時間とすること。

【回答】支社権限外事項である。

- ⑮ 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】上記「⑫」の通り。

- ⑯ 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。

- ⑰ 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】お客様のご利用状況等をふまえたものとしている。

- ⑱ 名古屋駅におけるAB廻しは、12分を確保すること。

【回答】AB廻しの折り返し時分は、編成長などにより適切に設定している。

- ⑲ 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】支社権限外事項である。

## 2. 行路・交番についての改善点について

- ① 泊行路の出勤時刻は9時以降、退出時刻は17時までとすること。

【回答】①～⑤について一括回答

行路は列車ダイヤおよび就業規則に基づくと共に、労働時間や列車種別・出先地など多くの要素をふまえて作成している。

- ② 朝・夕食事時間を確保すること。

【回答】

- ③ 睡眠時間は最低6時間以上を確保すること。

【回答】

- ④ 日勤行路での東京の労働外時間を2時間以内に見直すこと。

【回答】

- ⑤ 労働時間を16時間以内とすること。

【回答】

- ⑥ 早朝及び最終「のぞみ」の運転時分を、他の「のぞみ」と比較して短く設定しないこと。

【回答】支社権限外事項である。

## 3. その他の要求について

- ① 列車本数が増える時期に総合職が異動等となり乗務員が足りない。十分な要員を確保すること。

【回答】必要な人員は配置している。

② 予備月の勤務パターン（休日）は交番月と同様に前月10日に休日予定を発表すること。

【回答】予備勤務者については、その性質から休日予定日を公表する考えはない。

③ 予備月の勤務確定は7日前とすること。

【回答】現行通りとする。

④ 年休の申し込み・抽選方法等について5所間で差異がある。大阪においても各労組代表による抽選の立ち会いを行うこと。

【回答】現行通りとする。

⑤ 東一運乗泊で使用しているベッドの老朽化が著しいものは取り替えること。また定期的に点検・取り替えを行うこと。

【回答】現行通りとする。不具合がある場合は当直等に申し出ること。

⑥ 先日営業時間が短縮された、東一運の食堂の営業実態を把握しているのか明らかにすること。

【回答】実態は随時、的確に把握している。

⑦ 本線走行中に異常等を感知して列車停止手配を行っても乗務員等への事情聴取等を行わないこと。また責任を追及しないこと。

【回答】今後も、事実確認および原因究明のために必要な聞き取りは行う。

⑩ 新大阪引上げ線3番線並びに4番線における列車防護スイッチの設置箇所を、駅同様に増設すること。また1番線並びに2番線使用再開に伴い同様の列車防護スイッチ設置とすること。

【回答】現行通りとする。必要な設備は設置されている。

### 《若干のやり取り》

組合：申し入れの主旨は理解しているのか。

会社：申し入れの内容通り理解している。

### 1. 行路・交番作成に関する要求について

①項について

組合：これまでは回答で「努力する」等の文言が入っていたが、今回はそれすらない。「あり得る」だけであり、単なる切りすてとしか感じない。

会社：拘束、睡眠、段落ちだとか色々な要求ある。要求があることは認識しているが、旅客のニーズ、効率的な運用、改善されている部分もある。一部が良くなれば、悪くなる部分も出てくる。理解していただきたい。

組合：睡眠時間の6時間は最低譲れない時間だ。

会社：明確に時間をどれだけとはしない。色々な要素があって睡眠も1つ、こっちを上げると、こちらがへこむかとか。

組合：最低限の時間の定めを定められないのか。

会社：睡眠は、ほとんど6時間以上で短いのが5時間半位がある。

組合：通常の場合ではなく、異常時。列車が遅れて夜中に着いたのに朝一番に乗せたり、ひどいときは一睡もせず乗せたり。本人の要望などを聞くこと。

会社：考えないといけないがありうる。意見は聞いている。一睡もしていないときなどは配慮はあってしかるべき。

組合：みんな我慢している。睡眠不足など事故の可能性が大きい、休養させることが一番。

会社：そういうことも配慮している。

## ②項について

組合：①と同じだが、一丁半で帰着したら待機をかけられ、東京で泊となったりしている。また泊まるのは大変。言いたくても言えない若手もいる。

会社：3泊とか4泊とかしたくない。認識はしている。

組合：乗務員の体調を優先させて、運休させればどうか。

会社：企業としての使命もある。

組合：乗務員の廻しが優先で、複数泊を当然のようにやっているのではないのか。

会社：そのようなことはない。前提にはしていない。天候など状況が読み切れない、どこまで影響が出るのかわからない中での廻し。

組合：安全を考えれば列車を切るべき。2泊3日の廻しはなくなる。

会社：切ることと2・3泊は違う。色々考える。

組合：発生の要素はどうだ。

会社：影響があるかは、全て止まったらまあ良いが、西日本は動いて管内が止まったりとかになると人を多く使う。先が読みにくい。

組合：2泊3泊は本人の要望を十分聞いて対処すること。

会社：異常時の状況に合わせ、お客様の要望、乗務員の状況など考慮してやっていく。「問題を解消すること」との要望は聞いておく。

## ③項について

組合：解消に向け努力しているのか。

会社：何年か前までは26時間を超えるのもあった。意見は考慮して作成している。

組合：人を増やせば解消改善できる。少ない要員でやろうとしているから改善もされず、平行線になる。

会社：要員と行路は別。行路を何人で廻すのか、となると論議が変わる。

④項について

組合：要員に余裕がないから時間が短くなる。

会社：40分ないところもあるが、食事時間を確保するために電車を一本後にすると、拘束時間が増となり矛盾が生まれる。時間のバランスを取るとなると要望を100%実現するとはならない。考えていくが、難しいところもある。

組合：より良いものにするよう要望しておく。

⑤・⑥項について

組合：小交番の弊害は認識しているのか。

会社：満遍なく全部乗るといふのは違うが、乗らない行路もあることは認識している。両方を加味して現行が良いと考えている。

組合：年2～3回しか乗らない行路がある。大交番が良いという声の方が多い。2ヶ月廻しなら良いが、1ヶ月廻しではそんな声になっていない。

組合：大二運の運転士2組は引き上げなど歩く場面が多く、不満、不公平感がある。

会社：一部の要望では。

組合：大交番ですれば不満ない。小交番で利点と、データーはあるのか。

会社：この要素が何%とはわからないが、事故は減っている。

組合：予備月に他の組の行路に乗せないこと。より安全になる。

⑦項について

組合：2ヶ月も連続で前月の25日にならないと休みがわからないのでは予定が立たない。

会社：気持ちはわかるが、所定の乗り組みの人と持ちつ持たれつの関係であり、回答の通り。

組合：予備月が増えている。

会社：ご理解頂きたい。

⑧項について

組合：前日が一日休みで、8時半前の遠距離通勤の出勤時間など配慮すること。

会社：希望があるのは承知しているが、睡眠・食事など他の要望すべてを実現するとはならない。

組合：近づける努力をしてほしい。特に予備など遠距離に配慮も。

会社：皆さん公平に、遠い人ばかり特別に配慮とはならない。

⑨項について

組合：相変わらず、出先で長い。東二輪行路で一本17時過ぎに終わるトンボ出来たではないか。

会社：個々を見ると可能だが、他が厳しくなる。全体のバランスを考慮している。

組合：大2の車掌の①②行路を片方でも早く帰れるようにすればだいぶ違う。

会社：他の乗務員全てが良いとなるのか。ここだけをいじる事はできない。他に当たってくる。

組合：東京で二日間共、労外4時間が続く、一日は短くすれば全く違って来る。毎回要望で上がっている。改善すべきだ。

会社：100%とはならないが、要望は聞いて作成に努力している。

#### ⑩項について

組合：「要望を考慮して」と答えているが、どういうことか。

会社：要望はいろんな組織からある。

組合：やればできる。もっと努力すること。

#### ⑪項について

組合：基本行路作成に「24時間、16時間の実現に向けて努力している」と一言が回答にあれば、受け止めとして違うと思うが、「努力」すら書けないのか。

会社：言い方としては24時間以内とか難しい。

組合：努力すること。

#### ⑫⑬項について

組合：訓練の指定は支社がやっているのか。

会社：運用課と相談し設定、運用は現場でやっている。

組合：W行路など仕事のきつい行路につけてもらいたくない。指定していれば現場はつける。安全を考えてつけているのか。

会社：安全に支障があるとは思っていない。問題ないと考えている。

組合：訓練はペーパー試験やシミュレータ試験もあり緊張する。その後W行路など仕事のきつい行路に乗務するのは安全上問題がある。

会社：意見は伺っておくが、2時間の訓練で本務に影響があるとは考えてない。

組合：乗務員の訓練は疲れる。

会社：影響があるほどの疲労があるとは考えてない。疲労があると思えば当直に申し出てもらいたい。

組合：訓練で疲れたからという申告で、会社は外してくれるのか。

会社：主張は分かるが全く見直してないわけではない。

組合：何とかしてもらいたい。出来ると考えている。

#### ⑯項について

組合：足りないとの考えはないのか。

会社：足らなければ超勤をつけている。

組合：どの程度、超勤がついているのか。

会社：資料がないのでわからないが、そんなに多いとの認識はない。

### ⑰項について

組合：45秒の停車時分では遅れる認識である。データはないのか。

会社：分からないが、常態化しているとは考えてない。

組合：15秒のメリットは。駅間の余裕時分を削って、停車時分を1分するなど余裕を持たすことは出来ないのか。

会社：お客様のご利用状況を考えている。新幹線の迅速性を確保するため15秒の組み合わせでやっている。

組合：停車時分を1分にすることにより、乗務員や駅員の作業に余裕が出来、安全である。

会社：停車時分が長いのが安全かどうかは別のものである。

組合：定発していない方が多いと感じている。余裕を持たせること。

### ⑱項について

組合：なぜ10分なのか。

会社：編成長等状況により設定している。

組合：前後のダイヤに影響がないのに、あえて10分の設定にしている。乗務員の余裕ある作業には12分は必要である。反対エンドの運転整備には4分程しかない。女性運転士などは大変であるとする。

会社：10分でも問題ないとする。

組合：名両の入出庫だけ短い。要望しておく。

## 2. 行路・交番についての改善点について

組合：1項の要求のように乗務員の思いで申し入れしている。改善できるところは改善すること。

## 3. その他の要求について

### ①項について

組合：繁忙期に異動している。乗務員が足りない。

会社：乗務員が足りないとの認識はない。

組合：要因が足りていれば休日出勤は発生しないはずである。実際、今月は年休が発給されてない。

会社：そのような認識はない。

組合：乗務員が足りない繁忙期などの異動は避けること。

### ②項について

組合：以前は交番月と同じパターンで休日が入っていた。若干、休日に変更することがあったとしても、前もって休日予定を発表してもらいたい。

会社：要望は聞いておく。



③項について

組合：せめて、7日前には出来ると考えている。

会社：臨時列車とか行路作成を考慮したうえで5日前になる。

組合：本当なら15日前とかを要求したいところであるが、せめて一週間前には勤務を確定させてもらいたいという切実な要求である。検討すること。

④項について

組合：密室で決定しているのではないかという疑いがもたれる。公平を保つうえでも立ち会いを入れること。

会社：東京でやっているところはあるが、そこまで厳格にしなくても。

組合：車両所などでもやっている。問題がなければオープンにすること。

会社：日勤職場とは違う。

⑤項について

組合：調査しているのか。腰が沈んで痛いと聞いている。

会社：点検はしている。問題はなかったと聞いている。問題があれば当直に申し出てもらいたい。

組合：申し出たら対応してくれるのか。

会社：問題があれば対応する。

⑥項について

組合：21時から20時になった。行っても食べるものがない、だから行かなくなる。この繰り返しの悪循環で20時になったのではないか？

会社：コンビニとか利用する人が多くなった。食堂利用者が減少している。

組合：コンビニより美味しいものを提供すれば利用する。会社は、福利厚生という認識がないのではないか。

会社：パンの自販機など、いろいろやってはいるが、支える努力も必要。皆さんで利用して下さい。

⑦項について

組合：経過等、不明な部分があれば聞くとしても、最大1300名の人命を預かって運転している運転士が、異音等を感じて安全サイドで停めたことに責任追及しないこと。

会社：あくまで、事実確認・安全確保のために聞いている。異音や異常を感知して停止したことに処罰したことはない。

組合：以前、VCBトリップの音を異音と感じ停止したことが、取り扱いミスとされて運転士を剥奪された。安全サイドで停めており、何ら問題ない。

会社：手順・ブロック図に照らして異音であるなら停止しても問題ない。

⑩項について

組合：引き上げ線にはいくつの列防があるのか。

会社：本線同様の設置を行っている。デッキに3箇所である。

組合：駅より少ない。社員等の安全確保のためにも増設を。

会社：一般のお客様と庫で働く社員等の教育を受けた人とは別である。責任者がいるところ等に設置している。安全策他の施策も行っている。

組合：危ないと思ったときに、直ぐ押せることが大事。増設を要望する。

以 上