

〔平成27年度春ダイヤ改正、行路・交番他〕の 提示に基づき業務委員会を開催！

1月20日、15:30より支社会議室において「平成27年度春ダイヤ改正、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・畑野書記長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、畑運輸課課長代理、山本車両課課長代理、秋定人事課係長でした。

1. 行路に影響するダイヤ改正の内容について

3月ダイヤ改正の特色で行路に影響する主なもの

- ①285km/h運転による早朝、深夜時間帯ののぞみ、ひかりの速達化。
- ②285km/h運転による、パターン時間帯によるのぞみの速達化。
- ③東京発21時台のぞみ輸送力の増強。
- ④早朝、深夜の一部列車の名古屋駅での接続改善による、首都圏と岐阜羽島、米原、北陸方面との所要時間短縮。
- ⑤広島駅での日中時間帯の直通のぞみ（上り）の発車間隔均等化の拡大。

2. 行路作成方針及び結果

(1) 要員関係

- ①一人一日平均労働時間、7時間から7時間15分（訓練時間含む）の範囲で作成した。
- ②臨時列車の一部を基本行路で対応出来るようにした。
運転士3行路、車掌3クルー。
（関西支社関係：大一運1つ、大二運2つ。大一運1クルー）
- 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た。運転士のみ6行路。
（関西支社関係：5行路）（東京1行路）
内訳：（大一運3行路：310行路、311行路、319行路）
（大二運2行路：419行路、425行路）
列車：（310行路・3931A、311行路・便1833A（4667A、4669A）、319行路・2665A）、（419行路・便1826A（4664A）、425行路・2660A）
- 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構内操縦者が担当することとする。ただし、東京の行路において通勤回送列車は除く。

(2) 運転士について

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。

(3) 車掌について

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^{はた}行路とする。

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踏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。
- (3) 年間を通じて休日を円滑に付与するために「乗務または休日」を交番内に指定した。

《若干の議論》

大一運・運転士乗組みに5日出勤！

大二運・運転士乗組みにも居流し行路！

組合：運転士の行路で日勤行路が交番の中にある。これは今までなかったことである。大一運4組の行路で5日出勤がある。何故このようになったのか。

会社：総合的に行路、要員を鑑みた結果、最適な行路を交番として提示させて頂いた。

組合：4組の場合の13日周期は交番の乗り組みの中か。

会社：そうである。

組合：運転士の大二運の4組の行路で居流しがあるが、これも要員関係か。

会社：行路の個々の変遷の詳細までは把握してる訳ではないので、今回はこれが最適だという判断である。

組合：行路数は増えているのか。

会社：車掌は変わってない。運転士は、大一運、大二運トータルで若干増えてる。

組合：いくつか。

会社：日勤行路では、大一運は日勤行路が1つ減り、泊まり行路が2つ増えてる。大二運は、日勤行路が1つ増えて、泊まり行路が1つ減ってる。合わせると泊まりが1つ増えてる。

引上線入庫運転時分、2分→2分15秒！

しかし、2分が適性という認識に変わらなし！

組合：昨年、引き上げの入庫が2分ということで今回2分15秒運転となっている。昨年の会社の回答が適正な時間であると言っていた。

会社：相変わらず2分が適正であるという認識は変わってない。行路作成上、様々な要素を勘案して時間の作成をする。その中で今回は2分15秒という時間になった。

組合：入庫は全部2分15秒か。

会社：2分のところはない。

組合：出庫と入庫の15秒の差は何か。

会社：作業に応じて時間は適性に設定する。入庫と出庫それぞれ適切に作成した結果、時間が変わってきている。

組合：具体的には今、入庫は一旦停止はない。入出庫共に一旦停止はない状況である。

会社：入出庫の時間が今後も一緒にならないということも別がない。

組合：組合としては余裕のある作業が適切であると考えてるので、時間が多い方に合わせたほうが良いと考える。

会社：意見としては聞く。

組合：大一運の交番になるが、これは大交番制で行うのか。

会社：特段、変わらない。

組合：4組の場合は13日周期となってる。乗り組みの交番で回すときに1～3組と小交番制で回すと差が出てくる。

会社：基本は小交番制である。小交番制で4組が存在する。

組合：是非、解消してもらいたい。

車掌の4時間近い日勤労働外時間の問題は、「一番最適な判断である」

組合：車掌の日勤行路の東京の段落ち時間の問題は解消はしたのか。

会社：労働時間や効率的な仕事の進め方がある中で一番最適なものを検討した結果、今回は前回同様であり、短くすることはなかった。

組合：努力してるのか。

会社：そこだけではない。

組合：他労組からも声が出ている。唯一東京の行路が一つだけ17時台が出来た。やろうと思えば出来るはず。

会社：労外時間のご要望もある。あまり遅い退出も嫌であり早い出勤も嫌でしょうし、労働時間が短くなってというのも困る。実際ある列車に乗務して頂くには、いろいろ見ていかななくてはいけない。

組合：最適だというなら、この提示内容が最適だと判断したということか。

会社：はい。

組合：組合としては疑問を感じる。

組合：年間を通じて休日を付与すると説明したが、これは休日出勤解消に向けた交番ということか。要員増もあるべきである。

会社：円滑に付与するために乗務または休日を交番の中に指定したことの説明をしたままで。それ以上のことも以下のことも説明していない。要員に関しては次の機会に。

組合：努力した結果を次の機会に聞く。

組合：訓練指定は全行路に指定している。

ほとんどの行路に訓練指定！

会社曰く「いろんな機会に訓練を受けやすくしている」

会社：極力いろんな機会に訓練が受けやすいような訓練指定になってる。

組合：会社が指定しやすいようになってるだけだ。

組合：一人一日7時間から7時間15分の範囲で作成したと説明したが、変更ということか、その間のスパンの事を言ってるのか。

会社：変更ではなく、7時間から7時間15分の間でということ。

組合：拘束時間は変わらないのか。

会社：運転士の最長拘束時間では15分短くなって26：01。車掌の最長は現行と同じ。

組合：車掌の名・阪間の2人乗務の改善はしてないようだが今後も検討しないのか。

会社：現行はない。

車掌の2人乗務については「大変な状況であると認識してない」！

組合：現行の車掌の業務内容が大変な状況であるという認識はあるか。

会社：大変な状況であるという認識はない。

組合：大二運の特徴で交番の回りが3年ほど変わっていない。今回変更する考えはないのか。

会社：現行は答えられない。

組合：現場を指導するべき。年休、連続休暇、健康診断、知識確認など影響がある。平等にするべき。

会社：ご意見は聞いておく。

組合：名古屋のA B回しで日比津へ入る時間の折返し10分という短い時間の問題は改善したか。

会社：現行どうり。

組合：変える必要はないということか。

会社：現行に問題がないという判断。

組合：5所の行路数の増減は。

会社：大阪の話で充分。東京は別。

組合：去年は出している。拒む理由はあるのか。

会社：新幹線の方に聞いてもらえれば。

会社：誠実に答えるべき。

組合：問題点の申し入れはいつまでか。

会社：2月18日にダイヤ改正の要員・業務量を提示するのでその前までに業務委員会を開催したい。1週間程度ぐらいで。

組合：1週間以内ぐらいで申し入れる。

組合：訓練指定について、乗務前・後に指定する基準、考え方があるのか。

会社：受けられる時間に行路に合わせて訓練を指定する。

組合：例えば15時以降のアケには指定しませんよとか。

会社：お待たせしないように指定している。2時間ぐらい空かないようにしている。

訓練・乗務待ち時間の訓練指定のあい方に問題あり！

組合：現実1時間56分とか57分とか、2時間にならないようにしている。2時間という線引きをしてるのか。

会社：それぐらいの目安はしてる。

組合：指定すると変更しないのか。

会社：社会通念上の理由があれば。

組合：8時23分アケで訓練指定されてるが眠たいはず。4時ぐらいの起床での乗務アケである。それで2時間待って訓練受けることになる。体調管理しなさいというが、そのようなアケ訓練の仕方は良くない。社員は管理者に遠慮して言いにくい。訓練の指定の仕方は検討するべき。アケで体調悪くなることもある。その時に悪くなることであるので体調管理ということではない。出られない体調は自分が判断できる。

会社：出れない状況となると乗務不可である。

組合：その時の体調の問題である。

会社：会社として判断する。個別の事象については考慮する。

組合：きつい行路もあれば外すことも検討するべき。

以上