



幹本  
4号  
申

## 「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ について、団体交渉を行う！その1

【共通】1. 乗務員行路内への「駅業務・企画業務等」の労働時間の指定について、運用行路に指定される「その他時間」に行うことができる業務を明らかにすること。

(会社)企画業務といっても様々あるが、ユニット、委員会活動、マイプロ、地域活動、または駅との融合を考えている。しかし、エリアごとに業務内容に違いがあるため各現場に一任している。

(組合)業務指示はどのように行うのか。また、どの時点で業務指示が行われるのか。

(会社)管理者が直接行う。出勤時に指示が出されればよいが、そうならない場合もある。よって帰着時の指示が基本となる。

(組合)自分が行いたい業務を行ってもよいのか。

(会社)訓練や各種会合、また自分が行いたい業務を行っても構わない。しかし、内容や状況もあるので申告された時点で管理者が判断する。

\*業務指示は曖昧にならないように運用していくことを確認！

\*初めての施行であることから課題も多い。今後も労使で検証と議論をしていくことを確認！

2. 安全の確保のため、「駅業務・企画業務等」を行うための「その他時間」は乗務前に指定しないこと。

(組合)安全確保の観点から支社企画部門社員の乗務については午前中が望ましいと議論と確認した経緯がある。それは不安を抱えながら乗務することは安全上問題だからである。

(会社)これが原因で運行に遅れをだしてはならない。よって乗務には集中してほしい。

(組合)様々な発生事象を見ると考え事に起因しているものが多く見受けられる。そのリスクを排除することは必要ではないか。

(会社)発生事象の要因として考え事があるのは認識している。考え事を誘発させてしまうリスクはあると認識している。

(組合)乗務前に企画業務等を行うことには問題意識がある。

(会社)様々な時間帯に指定することも想定できるが、今回は指定しない。

\*乗務前の「その他の時間」の指定にはまだまだ問題意識があるため、今後も議論していくことを確認！

その2へつづく

# 業務部速報



No. 70

発行 23. 3. 2

JR東労組 業務部

幹本  
申4号

## 「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ について、団体交渉を行う！その2

### 3. 乗務員行路内への「駅業務・企画業務等」の労働時間の指定について、 駅業務を行う場合は、別途議論を行うこと。

(組合) 駅業務を行うとなれば支社跨りの業務となる。よって指示命令も変わってくるがその認識はどうか。

(会社) 基本的に上司からの指示となる。エリアを跨いでの業務となることも認識している。

(組合) 駅業務を行うにあたり考えられる課題は何か。

(会社) 適性検査や現金の取り扱い等である。

**\* 駅業務を行う場合は多くの意見や課題があるため、今後も議論していくことを確認！**

### 4. 職場の声を把握し、詰所の新設・整備等の環境整備を実施すること。

(組合) この間、東京駅での間合い僅少のため、ホーム下等で次列車の乗り継ぎ待ちをしている現状を訴えてきた。このような労働環境をどう思っているのか

(会社) 現段階で東京駅に新たなスペースを確保する計画はない。東京新幹線運輸区で休憩してほしい。また、異常時には情報収集の場として旧北部詰所を活用することになる。

(組合) 2020年の幹本申1号で仙台ホーム詰所の給湯器について検討すると議論したが、改善されていない現実である。

(会社) 給湯器など、様々声があれば今後も引き続き検討していく。

**\* 安全確保のためにも休息は必要である。確実に休息が取れる環境を整え**

その3へつづく



幹  
本  
申  
4  
号

## 「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ について、団体交渉を行う！その3

### 【東京新幹線運輸区(運転士)】

5. 東京新幹線運輸区運転士行路は、以下の通りとすること。

- ①B111 行路(280B~765B)、B112 行路(148B~219B)、B116 行路(149B~156B)、B212 行路(566E~2407C)の間合い時間を拡大すること
- ②B211—0 行路、B212—0 行路、611 行路の睡眠時間を拡大すること。

(組合)我々乗務員は出勤してから行路上での注意事項を洗い出し、それと同時に食事時間をどこで確保するか考えている。食事時間の確保が難しく21時以降に食事をしている乗務員もいる。健康上でも問題がある。

(会社)一般線区として乗務員割交番作成規程に基づき行路を作成している。夕方の時間帯は列車本数が多いので難しい面がある。食事時間の確保については配慮になるが、作成上の重要な要素である。

(組合)睡眠時間が少ないと意見があり安全上問題である。また明けが早ければいいという問題でもない。

### 【盛岡新幹線運輸区(共通)】

6. 盛岡新幹線運輸区において、出先地での着発3時間以上に指定されている出先点呼を今ダイヤ改正で指定しない根拠を明らかにすること。また、相互確認による安全輸送の確保のために、これまで通り出先点呼を指定すること。その1

(組合)出先点呼を実施してきた理由は何であるか。またその効果は何であったか。

(会社)過去の経緯は分からないところもある。区所長が指定するため、区所ごとの考えもあるが出場遅延防止の役割がある。

(組合)出先点呼を廃止する判断に至った経緯を明らかにすること。

(会社)過去には携帯電話等の通信手段が無く固定電話で連絡を取っていたが、現在は通信手段が整っているため点呼を取りやめても問題ないと認識している。また、総合的に勘案した中で不要と判断したため取り止める。

(組合)現場では出先点呼廃止の話が独り歩きしている。それによって不安を抱えている乗務員もいる。出先点呼のあり方を含め、どの場で具体的に説明がされるのか。

(会社)改正行路に関わることのため、ダイヤ改正説明会である。

(組合)一部管理者からの説明によると、当直業務の軽減と聞いている。出先点呼の廃止理由はこれだけか。

(会社)点呼の行為が無くなれば作業が減る。

# 業務部速報



No. 72

発行 23. 3. 2

JR東労組 業務部

## 【盛岡新幹線運輸区(共通)】

6. 盛岡新幹線運輸区において、出先地での着発3時間以上に指定されている出先点呼を今ダイヤ改正で指定しない根拠を明らかにすること。また、相互確認による安全輸送の確保のために、これまで通り出先点呼を指定すること。その2

(組合)現場では、乗務員の声を聞きながら進めていくとしてきたようだが、これは乗務員の声を聞き入れての判断か。

(会社)新幹線統括本部としては把握していない。点呼は現場長が指定するからといって現場任せではない。よって乗務員とのコミュニケーションは大切である。

(組合)盛岡新幹線運輸区ではコミュニケーションが不足している。未だに説明がない。

**\*統括本部と現場は情報共有を図りながら課題解決に向けて取り組むことを確認！**

**\*我々の問題意識について現場とコミュニケーションをとることを確認！**

## 【盛岡新幹線運輸区(運転士)】

7. 盛岡新幹線運輸区運転士行路は、以下の通りとすること。

①B501 行路の拘束時間とB521 行路の労働時間Aが長時間となっているため、解消すること。

②B502 行路(99B~74B)、B526 行路(4107B~便70B)の間合い時間を拡大すること

(組合)長い拘束時間について改善すべきと認識を一致させてきたが、その認識は変わらないか。

(会社)拘束時間が長いことが良いという認識はない。

(組合)長時間拘束、長時間労働で疲労度も増している。休解の関係で勤務作成も苦労している。休解が確保されていない状況で勤務指定されている現実もある。これが常態化してはならない。

(会社)予備組の勤務は在宅休養時間も含めて苦労していることは認識している。拘束時間を闇雲に長くするつもりはなく、引き続き検討していく。様々な要望を受けて改善に向けて食事時間や休養時間の確保・拡大に向けて検討していく。

## その4へつづく



幹本  
申4号

## 「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れについて、団体交渉を行う！その4

### 盛岡新幹線運輸区(車掌)

8. C4104 行路の 150B~4111B の間合い時間を拡大すること。

(組合)新型コロナウイルス感染症が落ち着きお客様の利用が増えてきた。それによりお客様からの問い合わせや対応に苦慮している。この間合い時間では不安である。我々はゆとりを求めるだけでなく、お客さまサービスの観点からも検討を求める。

(会社)引き続き改善・改良できる点は検討していく。

### 仙台新幹線運輸区(運転士)

9. 在来線の輸送障害のリスクを回避するため、B304(在便~3022B)の在来線便乗を解消すること。

(組合)在便から次列車までの乗り継ぎ時間に余裕がない。また在便区間は強風規制等で遅延や運転見合わせが多く発生する区間である。新幹線の安全安定輸送を確保するため新幹線便乗とするべき。

(会社)在来線の遅延リスクは承知しているが、出庫列車が無いため在便としている。今後とも在便はあり得る。

### 仙台新幹線運輸区(車掌)

10. 円滑な車内サービスのため、行路途中における仙台駅での乗り継ぎを解消すること。

(組合)始発から終点まで自分で責任を持って乗務したい。乗り継げば引き継ぎ作業が発生し、迅速なお客さま対応とならずサービス低下にもつながる。

(会社)主張は理解する。しかし、2022年のダイヤ改正から仙台以北を運行する車両が減少している。そのことにより効率的な運用の面から仙台乗り継ぎが発生している。以前のような列車ダイヤに戻ればある程度解消できると考える。

**第5項から10項までは各職場の改善点について議論し、働く我々の「安全・健康・ゆとり」が大切であることを主張してきました。しかし、「ゆとり」が無いのが現状です。**

**次期ダイヤ改正に反映させ改善を図るため、継続して声を挙げていこう！！**