

幹本申5号「2025年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れの交渉を行いました！ その8

第8項 仙台新幹線運輸区車掌行路は、下記の通りとすること

① C2114 行路(254B～127B)の間合い時間を拡大すること

《組合》東京での着発間合いは47分、そこから労働時間を差し引くと実質的に休める時間は10分しかない。これでは十分な休憩をとることができない。

《会社》拘束時間や持ち列車、他の行路との兼ね合いなどもありこのような行路設定となった。

《組合》行路設定に際して様々な条件があり、きつい部分ができることはやむを得ないことと理解はしている。そこで、以前から何度も申し入れを行っているが折り返し間合いが短い行路でもある程度休憩ができるよう、東京駅の出場箇所に近いところに休憩室を作るつもりはないのか？

《会社》休憩場所は東京新幹線運輸区となる。

《組合》ダイヤ改正の申し入れなどで毎回同じ議論となっている。問題解消に向け十分な休憩ができるよう、例えば東京では次列車まで乗務員勤務制度の稠密線区における食事時間と同程度の時間をノーペイ時間として取れるような行路設定をするなどの工夫も必要ではないか？

《会社》新幹線を含む一般線区において制度上食事時間等の決まりはないが、なるべくそういった時間はとれるよう意識して行路設定はしている。いたずらに間合いを詰めたりする考えはない。一方で間合い時間を多く取れば当然拘束時間も長くなるのでそこをどうするかという問題もある。

《組合》この行路に限った話ではないが、東京での間合いが短く休憩できず苦勞している現実がある。余裕のない行路設定は安全問題に直結するという認識が我々にはある。今後も議論はさせていただく。

② C2125 行路(69B～3095B)は円滑な車内サービスを提供していくため、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》69Bは盛岡行の最終のやまびこという事もあり、これまでに発生した車内トラブル等も考慮すると通して乗務をした方が良くはないのか？

《会社》最終列車については通し乗務の方が良いという認識はあるが、泊地のバランス、人数等を考慮し今回は仙台駅で乗り継ぎとなった。通し乗務が良いという意見は承知しているので、乗り継ぎの解消は行路作成上の一つの課題と捉えている。単純に無理だからやらないとは考えていない。

《組合》盛岡行の最終やまびこに関しては、コロナ前の繁忙期に自由席に乗り切れないお客さまをやむを得ず9、10号車のデッキ、通路にまで乗せたこともあった。繰り返しの話となるが、今も繁忙期などは混雑が目立つ列車なので、より優先で通し乗務とするように検討していただきたい。

《会社》提案された問題の解消も考慮し、今後も行路は作成していく。拘束時間や乗務距離と労働時間などのバランスもあるので一律に始発から終点までの通し乗務とすることはできないが、様々な点を考慮して今後も行路を作成していく。(続く)