

1月29日

申19号

その1

## 「2021年3月ダイヤ改正等について」に関する 【東京新幹線運輸区】申し入れを行う！

2021年3月ダイヤ改正では、東北・北海道新幹線や上越新幹線の利便性向上として、上野～大宮間の速度向上を実施した所要時間の短縮、一部「やまびこ・つばさ」の列車時刻の見直し、「はやぶさ」の列車体系の見直し、上越新幹線にはE7系を追加投入し一部の「たにがわ」の列車時刻の見直し、また、東京新幹線運輸区を設置し安全・サービス品質の更なるレベルアップと輸送の安定性の維持及び効率的な業務体制の実現を目指していくとの提案を受けました。さらに、就業規則第48条別表第1（以下、「就業規則別表第1」）に定める乗務主務、乗務主任、乗務指導係、乗務係については、就業規則別表第1に定める各業務に関する必要な教育を行ったうえで、順次、担当業務間の相互運用を行うことも提案されました。

提案では、業務に必要な標準数について、これまで「運転士」「車掌」と分けてしめていたものを「乗務」として示されています。これは、「新たなジョブローテーション」の実施によって、職名としてあった「運転士」「車掌」を担務とし「乗務係」に変更を行ってきたことに起因していることは理解できます。しかし、**列車の運行に必要な「運転士」と「車掌」それぞれの標準数を定めずに業務に必要な要員は確保しているとの主張を繰り返す姿勢からも、行路数、波動数などの業務量に応じた要員算出が適正に行われているのか不明確なものであり、真実を覆い隠していると言わざるを得ません。**

また「乗務職」として担当業務間の相互運用を行うことは、**運転取り扱い業務を遂行する上での「判断力や行動力」、「安全性や専門性」が低下することは明らかです。さらには「新たなジョブローテーション」の実施により経験労働が阻害されているなかで、仕事の本質や仕組み、ルールの理解力が低下し取扱い誤りの増加を引き起こしかねません。**

「2020年3月ダイヤ改正の検証申し入れ」の団体交渉では、乗務員勤務制度の見直しにおける「効率化のさらなる追求」による睡眠を目的とした乗務の中断や食事を目的とした乗務の中断の拡大を求めました。また**前夜出勤の増加、短時間行路の設定時間などの改善を次期ダイヤ改正で行うことを求め、会社回答では乗務員勤務制度に則り、働きやすい環境の整備に向けて、現場実態に即して可能な限り調整していくことを確認しています。**

安全・安定輸送を前提として、利便性とお客さまへのサービス向上に繋げるとともに、組合員の働きがいを創出し、「鉄道安全」と「労働安全」の実現を図っていかねばならないと考えています。

したがって、下記の通り申し入れ団体交渉に臨みます。

### 共通事項

- 1項 東京新幹線運輸区担当の行路を、運転士・車掌共に全体的に増やすこと。
- 2項 安全・安定輸送を確保するための運転士・車掌の標準数が明確でないため、標準数の提案は、就業規則第48条別表第1によらず運転士・車掌と分けて提案すること。
- 3項 2021年度における新幹線の臨時列車等の輸送計画および波動要員数を運転士・車掌別に示すこと。なお、「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会」開催に伴う要員算出の考え方を明らかにすること。
- 4項 「2021年3月ダイヤ改正等について」の提案事項である相互運用について東京新幹線運輸区における考え方を明らかにすること。
- 5項 クロス提示においては、十分な労使議論を保障するためにも、成案になり次第速やかに示すこと。

申し入れ項目

その2へ



1月29日

申19号

その2

## 「2021年3月ダイヤ改正等について」に関する 【東京新幹線運輸区】申し入れを行う！

### 『運転士』申し入れ事項

- 以下の行路においては業務内容に偏りが見受けられ、負担が明らかなため、業務内容の平準化に努めること。
  - 611 行路 8時42分出勤で高崎行最終電車まで乗務
  - 612 行路 9時54分出勤で長野行最終電車まで乗務
- 東京駅からの下り列車において、長野・新潟・越後湯沢・高崎・仙台・那須塩原までの最終電車が全て東京新幹線運輸区担当となっているため、他区所との負担の平準化に努めること。
- 技術力の維持・向上の観点から、北陸行路を増とするとともに、仙台以北の行路を4行路とすること。
- 在宅休養時間確保の観点から、以下の通り行路を設定すること。
  - 日勤行路の出勤時刻を7時30分以降とすること。
  - 日勤行路の退勤時刻を19時前とすること。
  - 明けの退勤時刻を13時前までの設定とすること。
- 117-1 行路の労働時間Aを14時間以内とすること。
- 以下の行路を持ち替えて、拘束時間を短縮すること。
  - 212 行路の711Cと214 行路の653Bを持ち替えること。
  - 103 行路の717Cと212 行路の813Eを持ち替えること。
- 泊まり行路の夕食を目的とした乗務の中断時間を最低60分確保すること。

### 『車掌』申し入れ事項

- 在宅休養時間確保の観点から日勤行路・泊り行路の出勤時刻を8時30分以降とすること。
- 食事を目的とした乗務の中断の拡大の為に、次列車が始発にあたる場合は着発90分、乗り継ぎの場合は着発80分確保すること。具体的に以下の通りとすること。
  - 1106 行路は、213Bを145B(他区持ち)担当または3035B(他区持ち)担当の仙台乗り継ぎにすること。
  - 1109 行路は、279Bを281B担当(1105行路と持ち替え)とすること。
  - 1110 行路は、3042Bを東京まで通して担当とすること。
  - 1201 行路は、414Cの東京到着時刻を繰り上げること。
  - 1281 行路は、571Eを3511E(他区持ち)と持ち替えること。
- 1251 行路の拘束時間の短縮を図ること。
- 1104 行路の217B担当を3041B(他区持ち)担当と持ち替え、新青森まで担当とすること。
- 1202 行路明け・東京駅での472C~2403Cの乗り継ぎ時間が僅少のため拡大すること。
- 東京新幹線運輸区の車掌の乗務担当から山形新幹線「つばさ」を外した理由を明らかにすること。なお、安全・サービス品質のレベルアップを図り、かつ異常時対応力を強化していくために山形新幹線「つばさ」の東京~山形間を定期行路として設定すること。

安全で働きがいを実感できる労働環境と安全・サービスレベル  
の向上を実現できる新幹線職場をつくりだそう！



申19号 第1回団体交渉 2月16日 開催!

その1

## 「2021年3月ダイヤ改正等について」に関する 【東京新幹線運輸区】申し入れ

### 共 通 事 項

- 東幹輸は東京駅を起点とした要の個所であり、異常時体制の強化を確保する上で、**運転士と車掌の要員確保、定期行路の増は**今後も含めて必要不可欠であると考えているがどうか。

➤ **今後、東幹輸が多くの行路を担い新幹線5方面を担当し技術・技能を高め異常時を含め様々な対応が図れることにおいて“扇の要、”であることを強く主張!**

- 乗務職の標準数 162 と示されているが、**具体的に運転士・車掌と分けて提案すべきであり、要員算出の考え方については具体的に示すべきである。**

**要員算出の考え方については対立! 継続して要求を掲げていくことを確認!**

- 東京 2020 オリ・パラ大会に特化した(夜間帯輸送等) **概ねの波動数は示せないか。**

**東幹輸は波動が多い職場であるため適正な要員配置を行っていくことを要請!**

- クロス提示については、**より良い職場環境と労働環境を作る上で、ダイヤ設定が成案になり次第速やかに示すこと。**

**労使の議論でより良いダイヤを作るためにもクロス提示を早い段階で示すことを強く要請!**

J  
T  
S  
U  
I  
E

主  
な  
議  
論

J  
R  
東  
日  
本

- 上二運は職場が上野から東京に移動することで異常時等、上一運の入出区の対応等効率的な運用が作れる。  
今後、列車ダイヤの設定については、その時々の変化に応じて総合的に勘案して作成していくうえで行路数が変わる可能性はある。

- 標準数の算出は、**基本的にはこれまでの中身を踏襲していくことになる。考え方を深める議論は行なっていく。**

- オリ・パラ組織委員会や観客数の見込みや動向を見極めながら列車設定をしていく。過去の日韓W杯、ラグビーW杯の経験を踏まえて考えていく。

- 現状、**オフィシャルな段階にならないと示せない。**準備出来次第、早い段階で提起をしていく考えであるし、今後も変わらない。

**第4項「相互運用」については組合として反対!**

**今後、労使で継続して議論をしていくことを確認!**

運 転 士 ・ 車 掌 項 目

そ の 2 へ

申19号 第1回団体交渉 2月16日 開催!

その2

## 「2021年3月ダイヤ改正等について」に関する 【東京新幹線運輸区】申し入れ

### 運 転 士 項 目

- 611 (8時42分出勤)、612行路 (9時54分出勤) は出勤時間が早いのに、最終電車まで乗務。負担が明らかであり平準化するべきだ。  
**出勤時間が早くて最終電車を乗務することは業務内容に偏りがある!**
- 東京駅発の下り最終列車 6本全て東幹輸担当となっている。他区所と平準化すべきである。  
**次回ダイヤ改正では考慮することを求める!**
- 技術力の維持・向上の観点から、北陸行路を増、仙台以北を4行路とすること。  
**次回以降も、労使の課題として検討していくことを確認!**
- 日勤行路の出勤時刻を7時30分以降、退勤時刻を19時前、明けの退勤時刻を13時前とすること。  
**長時間勤務行路の解消を強く求める!**
- 117-1行路の労働時間Aを14時間以内とすること。(深夜帯連続2時間乗務した場合労働時間Aは14時間以内とする) 基本をしっかり意識して行路作成するべきだ。「但し」が濫用されるような状況では困る!  
**この項目は組合員の問題意識が高い! 解消に向けて労使で議論を深めていくことを確認!**
- 拘束時間の短縮の観点から 212行路の711Cと214行路の653B、103行路717Cと212行路の813Eを持ち替えること。  
**拘束時間の短縮を強く求める!**
- 泊行路の夕食を目的とした乗務の中断時間を最低60分確保すること。  
**食事時間の確保は安全・健康の観点からも極めて重要! ホーム下詰所が廃止されれば更に負担が増大する!**

J  
T  
S  
U  
I  
E

主  
な  
議  
論

J  
R  
東  
日  
本

- 行路作成にあたっては、列車ダイヤの設定や効率的な運用を総合的に勘案し、また前回検討の結果等を勘案してこういった行路になった。意見としては承った。
- 行路作成にあたっては、列車ダイヤの設定や効率的な運用を総合的に勘案した結果このような形になった。東幹輸の立地上、遅い時間で下って、遅い時間で上るといった基本的要素はある。
- この行路数をもって、シュミレータ等を活用しながら技術力の維持・向上は可能と考えている。意見としては承った。
- 全体的なバランスを考慮してこのような行路設定になった。
- 乗務割交番順序表作成規定に基づいて作成をしたという認識である。全ての条文に基づいて作成していく。
- 拘束時間は短くなるが、全体の行路バランスや行き先地の時間確保等、総合的に勘案した結果こういった行路になった。
- 行き先時間の確保については総合的に勘案した結果、可能な限り配慮を行った。

**労使の議論が希薄であるがゆえに、様々な問題が噴出してしまおう!  
行路設定が決まる以前にクロス提示を前広に組合に示すべきであることを強く主張!**

申19号 第1回団体交渉 2月16日 開催!

その3

## 「2021年3月ダイヤ改正等について」に関する 【東京新幹線運輸区】申し入れ

### 車掌項目

- 在宅休養時間確保の観点から日勤行路・泊行路の出勤時刻を8時30分以降とすること。  
**生活設計を踏まえた上でゆとりをもって乗務ができるように解消していくことを主張!**
- 1106 行路は仙台での食事相当時間が12分、東京20分しかない。213Bを145B、3035Bに持ち替えることはできないか。  
**次回ダイヤ改正では考慮することを求める!**
- 1109 行路、279Bを281B担当(1105行路と持ち替えること)とすること。  
**次回に向けての検討課題であることを主張!**
- 1110 行路、3042Bを東京まで通しで担当すること。基本、自分が受け持った電車は「通し」で乗務することを求める。
- 1281 行路、食事時間確保の観点から571Eを3511Eと持ち替えること。また、下り「かがやき」を担当しない理由!  
**長時間勤務行路の解消を強く求める!**
- 1251 行路の拘束時間の短縮を図ること。  
**食事時間の確保と業務上の必要性を考えて下りかがやき号の乗務を求める!**
- 1104 行路(拘束26時間)217B担当を3041Bと持ち替え、新青森まで担当とすること。
- 1202 行路明け、東京駅での472C~2403Cの乗り継ぎ時間が僅少(40分)のため拡大すること。運輸区へ帰ることは可能だが、いれる時間は「0」である。

**食事時間の確保とゆとりを持った乗務を行う上でも今後、検討していくことを主張!**

J  
T  
S  
U  
I  
E

主  
な  
議  
論

J  
R  
東  
日  
本

- 行路作成にあたっては、列車ダイヤの設定や効率的な運用を総合的に勘案し、こういった行路になった。
- 行路作成にあたっては、列車ダイヤの設定や効率的な運用を総合的に勘案した結果このような形になった。意見としては承った。
- 出勤時刻が早く朝から乗務しているため行き先時間を長めに設定するなど配慮した結果、このような行路設定になった。意見として承った。
- 車掌の思いとして「通し」で乗りたいという意見があることは承知している。労働時間の平準化、行き先地時間等バランスを取っていくなかで行路作成を行っている。
- 持ち替えると拘束時間が長くなる。バランス等を見てこのような行路設定になった。意見としては承った。
- 日勤か泊行路の両方を持ち合わせていたが、総合的に勘案した結果こういった行路になった。
- 行き先時間、労働時間の平準化等、総合的に勘案した結果こうなったご理解いただきたい。
- 行き先地の時間等も考えてこのようになった。生理現象については旅客トイレ等使わざるを得ないと思う。意見としては承った。

**全項目終了!**

**安全で働きがいを実感できる労働環境と安全・サービスレベルの向上を実現できる新幹線職場をつくりだそう!**