



8月2日

申3号

その1

新幹線統括本部『「2021年10月運用改正について」に関する申し入れ』を行う！

2021年7月6日新幹線統括本部より、上越新幹線一部列車の編成変更、盛岡新幹線運輸区の乗務区間の一部見直し、乗務員行路の一部変更を2021年10月2日に実施する提案を受けました。

今運用改正においては、E4系老朽化取替による全廃に伴いE7系およびE2系に置き換えられますが、乗車定員が約50%~60%弱の減少となることから通勤時間帯での混雑が予想されます。コロナ以前のご利用状況のような乗車人員数を見据えた際の対応を事前にシミュレーションし、対策を講じていくことが必要です。

一方、乗務員行路の上越新幹線区間では、新潟新幹線運輸区が主とした行路が設定され、乗務員行路についての偏りが顕著となっています。乗務員勤務制度に貫かれている「安全性と効率性」の相反する両概念の追求を怠り、経験労働が疎かにされていることや、東京新幹線運輸区の終電列車担当が際立っていることから、乗務効率のみが追求されているといっても過言ではありません。業務の平準化や働き方改革とは逆行した内容であると言わざるを得ず、これらの課題の改善を図っていくことが労使に求められています。

2021年3月ダイヤ改正交渉では「安全第一」の基本をもとに、輸送サービス労働の使命を果たせる行路設定、労働時間および労働環境の整備に努め、睡眠および食事を目的とした乗務の中断の拡大や前夜出勤の改善を求めました。会社回答では、乗務員の行路作成にあたっては、乗務割交番作成規程に基づき、列車ダイヤの設定や効率的な運用等を総合的に勘案していくこと。そして、さらに働きやすい環境の整備に向けて、現場の声を聞き、必要な改善を行うことを確認しており、その履行を強く求めます。

安全安定輸送の確保と品質の高いサービスを提供し、社会的使命を果たし続けていくためには、現場で働く労働者が働きがいを実感することなくして実現はできません。厳しい経営環境のなかでも、日々の安全輸送を担い続けていくことこそが、利用者の信頼をつくりあげ、収入の確保につながっていく最善の道であると考えます。

したがって、下記のとおり申し入れを行い、団体交渉に臨みます。

共
通
事
項

1. E4系老朽化取替により全廃に伴い、E7系およびE2系が代替として運用を開始するにあたっての課題と対策を明らかにすること。
2. 東京新幹線運輸区における「乗務」の標準数を削減した理由を具体的に明らかにすること。
3. 新幹線5線区における各区所の乗務比率を明らかにすること。また、東京新幹線運輸区における乗務員行路作成にあたっては、乗務員勤務制度に貫かれている「安全性と効率性」の相反する概念の追求を図るとともに、他区所との業務の平準化を図ること。
4. 今運用改正において車両検査本数や役付等の変更が生じるのか明らかにすること。
5. 現行の車両取替計画(ベストプラクティス)における進捗状況を明らかにすること。また、厳しい経営環境を鑑みた新幹線延伸計画や新幹線車両取替計画に対する変更等の考え方を明らかにすること。
6. E4系老朽化取替による全廃に伴い不要な設備又は取扱いを廃止・整理し、今後の安全・安定輸送の妨げにならないようにすること。
7. 新函館北斗駅発列車の床下機器等に付着した雪を落とす融雪装置を新設し、人力での雪落とし作業の軽減と安全輸送確保に努めること。なお、現行の人力による雪落とし作業時の取扱いに対し、安全に実施できるように東京新幹線運輸区の車掌に引継ぎ列車を担当させること。
8. 東京駅新幹線各ホーム下に乗務員乗り継ぎ詰所を設置し、次の乗務に向けた準備及び行先地における食事ができる環境を整備すること。

申し入れ項目

その2へ



8月2日

申3号

その2

新幹線統括本部『「2021年10月運用改正について」に関する申し入れ』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、負担が大きいことから、各行路の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の乗務
 - 612行路、9時54分出勤で長野行最終電車までの乗務
- 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8時30分以降とすること。
 - 日勤行路の退勤時刻を18時以前とすること。
 - 明けの退勤時刻を13時以前の設定とすること。
- 技術力の維持・向上の観点から、北陸行路を増やすとともに、仙台以北の行路を4行路とすること。
- 212行路の711Cと214行路の653Bを持ちかえて拘束時間を短縮すること。
- 育児介護勤務A取得者が乗務する短時間行路の設定を夜間帯とした根拠を明らかにすること。
- 行先地における食事を目的とした乗務の中断を拡大すること。
 - 211行路における新潟駅での時間。
 - 216行路は新潟駅での時間。
 - 218行路は東京駅での時間。
- 技量維持の観点から長野新幹線車両センターにおける出区担当を増やすこと。

『車掌』申し入れ事項

- 技量維持・向上の観点から上越・北陸行路を増やすこと。また、越後湯沢駅行の列車ならびに下り安中榛名駅、上り上毛高原駅に停車する列車に乗務させること。
- 在宅休養時間確保のため、日勤・泊り行路の出勤時刻を8:30以降とすること。
- 1282行路の拘束時間を11時間以内に短縮すること。
- E6系Z編成での盛岡～仙台間での乗務機会がないことから、1102行路の4102B(前)を4102B(後)にして安全・技術力向上に努めること。
- 1105行路の220B仙台駅入線時刻を発車10分前とし、傷害事故防止対策を講じること。
- 行路における実作業の平準化を目的として1104行路、1105行路の255B-274B(前)(後)の担当を変えること。
- 行先地における食事を目的とした乗務の中断の拡大のために、次列車が始発にあたる場合は着発90分、乗継の場合は80分を確保すること。また、睡眠を目的とした乗務の中断の拡大を図ること。なお、具体的には、以下の通りとすること。
 - 1105行路の213Bを145Bまたは3035Bにすること。
 - 1104行路の269Bを271Bまたは273Bにすること。
 - 1106行路の217B～便3045Bを3041Bまたは3043B通しで乗務させること。
 - 1107行路の204B(前)を122B担当とすること。

赤字決算を理由として労働条件・労働環境を

悪化させることは認められない！！

日々の安全輸送を担える職場をつくらそう！

申3号

新幹線統括本部

9月3日 第1回団体交渉を行う その1

『「2021年10月運用改正について」に関する申し入れ』

主なやり取り

(組合) E4系(Max編成)の全廃に伴って朝通勤時間帯など輸送力をどのように維持していくのか?

(会社) コロナ禍においてお客さまの生活スタイルが大きく変化し、リモート等の浸透によってご利用状況は9割程度しか戻らないと見込んでいる。高崎～東京では現在の利用実績ではたにがわ474号(東京7:52着)で500名前後、始発から9時までの上り列車の輸送実績は1万1000人強となっている。10月の運用改正でE2系814名、その後E7系へ置き換え914名の定員となり、必要な輸送力は確保できる。

申し入れていた新幹線乗務職場の区所別乗務比率の回答を受ける!

	職場名	運転士(現行)	車掌(現行)		運転士(改正後)	車掌(改正後)
区所別乗務比率 (乗務キロにて算出)	東京新幹線運輸区	1割強	1割強	⇒ 10月運用改正	変更なし	1割強
	仙台新幹線運輸区	3割強	2割強			2割強
	盛岡新幹線運輸区	2割強	1割強			1割強
	新潟新幹線運輸区	1割	1割			1割弱
	長野総合運輸区	1割	1割			1割弱
	山形運輸区	担当なし	1割			1割
	秋田運輸区	担当なし	1割			1割
東北	東京新幹線運輸区	1割強	1割強		1割弱	1割弱
	仙台新幹線運輸区	4割	4割		4割	4割
	福島総合運輸区	1割弱	担当なし		1割弱	担当なし
	盛岡新幹線運輸区	4割	2割強		4割	2割強
	山形運輸区	担当なし	1割		担当なし	1割
	秋田運輸区	担当なし	1割		担当なし	1割
上越	東京新幹線運輸区	3割弱	1割弱		3割弱	1割弱
	新潟新幹線運輸区	7割	8割強	7割	9割強	
	長野総合運輸区	一部列車	一部列車	一部列車	一部列車	
北陸	東京新幹線運輸区	1割強	1割弱	変更なし	1割	
	長野総合運輸区	8割強	8割強		9割	

(組合) 東京新幹線運輸区が担当する上越行路が少なすぎる。日常乗務から得られる知見・経験こそ、安全レベルの向上に資するものだ。

(会社) 上越行路の設定はしており、評価に関わることだが一定の乗務をしていることから、安全・サービスレベルは維持できると考えている。

(組合) 安全・サービスレベルが確保できるという根拠は何か。現場の声は届いていないのか。

(会社) 乗務回数と安全の確保は直接的に関係していないと考えている。訓練・シュミレーター等を活用していく。現場から基本行路が少ない等の不安の声は聞いていない。

対立

扇の要である東京新幹線運輸区の安全を維持するためには、乗務回数は必要不可欠であり軽視するべきではない!

その2へ

新幹線統括本部

9月3日 第1回団体交渉を行う その2

『「2021年10月運用改正について」に関する申し入れ』

(組合) 東京新幹線車両センターにおける役付の変更はあるか。

(会社) P編成車両運用の組み換えによる717Cと823Eの変更とする。

(組合) 基本検査本数は標準11本、最大でも14本と変わりはないか。

(会社) 変更はない。

(組合) 687B~698Bの在線時間が1時間36分と短く、臨時修繕が行えないため見直すこと。

(会社) 今回は車両運用全体を見ての判断である。修繕ができず安全やお客さまサービスの低下になるようなことがあれば変更しなければならない。現状を注視し検討していく。

(組合) TESSEIが実施している。簡易清掃の順序を変えるなどしてもらえれば多少の時間が生まれる。TESSEIとの調整を要請するべき。

(会社) 意見は承った。様々な視点を持って余裕を持った車両運用に努める。

(組合) E4系廃止に伴い、併合作業が定期で実施できない。安全の観点からも見直すこと。

(会社) 併合作業は存在することからも乗務員の作業として必要性に鑑み、勉強していく。

その他車両及び設備関係に関わる内容を口頭提起 現場社員の“いのち”を守る行動をとること!

- 東京新幹線車両センター内の抜本的な設備改修を検討すること。
- 設備職場での炎天下での保守点検作業の業務改善
- 一人当たりの労働量が2倍となっており、超勤を前提とした業務指示の改善

組合

- パートナー会社・グループ会社を含む現場社員の日々のたゆまない努力によって、安全安定輸送がつけられている。過度な業務を押し付けられることがあっていいはずはない。劣悪な労働環境の是正を求める!

会社

- 暑さが昔と違っていることは事実。これまでの対策とは別の対策が必要だと思っている。
- 空調服の導入なども社会的に広がっているものであり、制服・被服の考え方について検討もある。
- 地域への騒音なども考慮しなければならないが、東京新幹線車両センターの換気能力の検討も行っていく。
- 設備職場などはエリアを広範囲に管轄していることもあり、足ロスもある。出先のスペース確保など工夫していきたい。労働時間縮減の取組みは変わるものではない。
- 超勤を前提とした指示はあるべきものではなく、常態化はあるべきではない。

労働者の“いのち”を脅かす作業実態を
会社は速やかに是正するべきだ!

新幹線統括本部

9月6日 第2回団体交渉を行う その1

『「2021年10月運用改正について」に関する申し入れ』

運 転 士 項 目

- 出勤から就寝まで時間を気にしながら緊張状態の中で業務を行っている。早い出勤で最終電車を担当するのは非常に負担が大きい。他区との持ちかえ等を含めて改善するべきだ。

会社として現場の声をしっかり受け止め

次回のダイヤ改正に向けて解消するべきだ！

- 在宅休養時間を確保した行路設定を行うこと。

在宅休養時間の確保は健康維持の観点から極めて重要だ！

変革2027のコンセプトに当てはまる行路設定をするべきだ！

- 技術力の向上の観点から、北陸行路を増やすとともに、仙台以北の行路を4行路とすること。また、長幹所における出区担当を増やすこと。

- 長幹セ出区担当が610Eの1本しかない。構内運転は、より注意力が必要となる。平日の変行路（シャトル列車運行）によって担当減となっていることから解消すること。平日の全て波動として運行しているのはおかしい。ご利用状況・実績があることから、定期運用にすべき。変行路にせざるを得ない何か理由があるのか。

変行路設定によって貴重な出区経験がそがれることはありえない！

ご利用実績に踏まえ定期列車として行路設定をするべきだ！

- 公休日前後の規定上の制約を守ること。
- 行先地における食事を目的とした乗務の中断や、長時間による拘束など乗務の偏りがあることから、他区との持ちかえを実施し解消に努めること。
- 東京駅ホーム下詰所がなくなり、次の乗務まで時間僅少時、食事時間に関して不満を抱えている。

- 出勤時刻を下げることは選択の予知としてはあるが、全体を通して総合的に勘案した結果、このような行路になった。効率的・効果的に考えると、朝上りを担当して自区に戻る組み方になる場合が多い。

- 乗務割交番作成規定に基づき、列車ダイヤの設定や運用等を総合的に勘案して行路作成していく考えである。

- 意見、要望として承るが、現状の担当行路の中で、安全レベルは向上できると考えている。実体験の必要性は承ったが臨行路での乗務機会はある。

- 610Eは平日シャトル列車として運行していることから出区担当はない。ご利用状況等を勘案して波動列車として運用している。地元の要望があり、予定臨としてきた経年がある。現在もコロナ前と変わらない需要があり、車両運用面での効率も良い。

- 公休日の前の勤務終了時刻は前日の18時以前、次の勤務開始時刻は翌日の8時30分以降をそれぞれ乗務割交番作成上必要がある場合は1時間程度変更することがある。

- やみくもに拘束時間が長いということは必ずしも良いとは考えていない。一般線区については、列車ダイヤに運用行路が制約を受けざるを得ない。

- 意見は承った。今後も検討していく。

会
社

組
合

他区所との持ちかえは十分可能だ！！

効率性よりも人間労働に配慮し、安全を重視した労働環境の整備を行うべきだ！

新幹線統括本部

9月10日 第3回団体交渉を行う その2

『「2021年10月運用改正について」に関する申し入れ』

車掌項目

組
合

会
社

- 10月運用改正において、1102行路が休みの前後に指定されている。乗務員勤務制度上問題が生じないか。
- 1102行路の前日が特/公となるが、運用上特休調整が行われ、早日勤が指定される。よって、実質2泊することが生じる状況。これは、在宅休養を行うことの意味に反することであるから解消すべきだ。
- 一般線区といえども、7時05分始業の泊まり勤務は早すぎる。解消すべきだ。
- 技術維持向上の観点から、上越・北陸行路を増やすこと。越後湯沢行き列車ならびに下り安中榛名駅、上り上毛高原駅に停車する列車に乗務させること。
- E6系Z編成での盛岡～仙台間での乗務機会がないことから、1102行路の4102B(前)を4102B(後)にして安全・技術力向上に努めること。4102B(後)担当が、なぜ仙幹輸に変わったのか。
- その倫理で言えば、東幹輸も同じことだ。上り4102B(後)を担当しなければ上りの(後)担当がない。

**整合性のない矛盾した回答であり容認できない！
他区との持ちかえを行い、上り(後)担当をつくるべきだ！**

- 1105行路の220B仙台駅入線時刻を発車10分前とし、傷害事故防止対策を講じること。
- 到着から発車まで4分しかない。この編成における基本作業が出来ない。乗務カバンを持って17号車から12号車に移動せざるを得ない。把握しているのか。

- 乗務員勤務制度上に問題はない。但し、生活設計等もあるので配慮していくものであることには変わりはない。現行では、社員個々の違いはあれど、前日泊をしなければならない。実質的には3泊4日となることを聞いている。それを解消していく考えである。
- 貴側の問題意識は承った。現場の声に踏まえて、より良いものにしていくことには変わりはない。
- 早い出勤があるのが必ずしも良いとは考えていない。列車ダイヤに影響、制約を受けざるを得ない。配慮していく。
- 運転設備等については、他列車で乗務していたことから施設の把握は十分にできるものと考えている。また、シュミレーターの活用、さらに現地に赴いて見るなど線見を実施することも可能だ。必要であれば実施する。
- Z編成の運用は、上下合わせて8本しかない。総合的に勘案して今回の設定としている。
- 仙幹輸で乗務する機会をつくるために(後)で担当することにした。東幹輸は交番が1組運用、仙幹輸では交番が3組運用であることから経験していく必要に踏まえての判断だ。
- 総合的に勘案して判断する。
- 仙総所の上下における入出区の関係で、特別の見直しは困難である。
- 承知している。乗務カバンを持って車内移動を行うことは必ずしも良いとは思わない。他駅でも、10分前には出区しているのでダイヤ設定を含め勉強していく。

全項目終了！

**乗務労働の特殊性を軽んじ、安全配慮を欠いた運用は容認できない！
経験労働に踏まえた安全意識・技術レベルの向上をつくるべきだ！**