



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ 2月14・15・18日 団体交渉を行う! その1

団体交渉で指摘し、調査を求めた結果

東京新幹線運輸区 運転士「B213」行路について

運用行路表に指定する労働時間の不足が判明

分会の現場力を背景にした団体交渉で、是正対応をかち取る!!

労働条件改善・向上は輸送サービス労組にしか実現できない!!

行路番号	乗務行路		乗務口	労働時間										労働時間B	合計						
	東京	上運		乗務時間					A												
				本務	その他	実乗務	入替	出入区	合計	便乗	準備	整備	折返し			付加	その他	合計			
B213	回 787C	①																			
			14:43																		
			②																		

東京新幹線運輸区 運転士 B213 行路「ガーラ湯沢 折り返し」場面での労働時間未計上が判明!!

～回787Cにてガーラ湯沢に14:43着→折り返し/上り2412Cで15:53発 での付加時分未計上～

【誤り/提案に基づく運用行路表における指定時分】

- 到着場面「折り返し時間（機器整備・徒歩時分）＝7分」「付加時間（転動防止手配）＝5分」
- 発車場面「折り返し時間（機器整備・徒歩時分）＝7分」「付加時間（転動防止手配）＝15分」

【交渉での修正回答で以下の通り、付加時分にそれぞれ10分を加えて改める】

- 到着場面「折り返し時間（機器整備・徒歩時分）＝7分」「付加時間（転動防止手配）＝15分」
- 発車場面「折り返し時間（機器整備・徒歩時分）＝7分」「付加時間（転動防止手配）＝25分」

さらに**全新幹線乗務員区所**の**運転士・車掌**の運用行路表に定める**労働時間**について**多くの労働時間未計上**および**過剰計上**が**確認**されたため**修正・調査作業**を**直ちに行う**旨の**回答**を受ける!

団体交渉での主な議論は、次号以降でお知らせします。



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その2

職場の力を基にした3期日10時間を超える団体交渉で、不払い労働是正など大きな成果を勝ち取る!!

【共通】1. 業務運営を行うために必要な要員（人工）の目安とした標準数を区所ごとに示すこと。

（回答）業務に必要な要員は確保していく考えである。

- 組合
- 要求に対する回答になっていない。業務量に基づく各区所の標準数を示すこと。
 - 業務内容を把握し業務量が示されていることから、各区所の標準数は示せると考える。
 - 提案に無い車両センターについての業務量を示すこと。

業務量に基づく各区所の標準数がわからなければ、**適正な要員配置**が行われているか**判断できない!**

- 組合
- 提案の各区所の業務量についての根拠を示すこと。
 - 「年間を通した平均的な業務量」との考えは、どの場面が最繁忙期・最閑散期（新幹線輸送の柔軟化等）として平均を算出しているのか。また、定期行路のクロス提示を受けているが、定期行路については年間どの程度の業務量となるのか。
 - 年間を通じた最大列車設定について、どの程度見込んでいるのか。
 - 臨時列車の設定について、いつ判断するのか。勤務発表以降の列車設定による勤務変更は生活設計に影響する。協約を遵守すること。

“新幹線輸送の柔軟化”による臨時列車の設定について、**組合員・社員の生活設計を配慮**することを**確認!**

職場では、21年末・22年始での休日出勤が目立った!

業務量では**必要要員が見えない!** 改めて**標準数**での**提示**を強く求める!

- 組合
- 当務主務について、業務量の示す表としてどこに当てはまるのか。
 - 上長の指示で「一般社員が管理者の業務を行うことがある」と示された。具体的な想定は何か。また、一般社員に「業務指示・社員管理」に関する業務を行わせないこと。

- 会社
- ✓ ダイヤ改正提案以降、標準数ではなく「年間を通した平均的な業務量を基準に1日あたりの出面数（作業ダイヤ数）」を示すこととしており、標準数を示す考えはない。

対立! 柔軟な働き方の考え方もあり、標準数で示すことは硬直的で、会社として示す考えにない。

対立! 変更のない箇所について、示す考えにない。

年休取得率等を含めた検証を行うためにも、業務量に基づく**要員提示=標準数の提示**は**欠かせない!**

- 会社
- ✓ 年間を通した平均的な業務量の基準である。
 - ✓ 現在は定期行路の一部等削減を行なっているが、ダイヤ改正以降は定期行路についてはいじらない。臨時についてコロナ前の実績での設定となっても、対応できる要員体制と考える。また、定期行路として示したクロスの内容（平日の閑散期）が年間の谷の底の業務量である。

確認! 車両本数は、改正前後で変更はない。東京口で定期現行/335本、定期改正後/310本、コロナ以前夏（年間最大設定）/410本であり、410本の設定でも業務に必要な要員は確保できている。

✓ 臨時設定は、勤務発表前にCOSMOSへ入力することが基本になる。生活設計があることは認識しており、配慮していくこととなる。

- 会社
- ✓ ダイヤ改正提案以降、標準数ではなく「年間を通した平均的な業務量を基準に1日あたりの出面数（作業ダイヤ数）」を示すこととしている。

確認! 一般社員が管理者の業務を行うことについては、当務主務の当直業務を想定する。現時点で主張にある、その他の業務を行う考えにない。



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その3

【共通】2. 「新幹線輸送力の柔軟化」として実施される一部の定期列車の削減または臨時列車化し定期列車比率を下げる目的と実施効果ならびにリスクマネジメントに関して明らかにすること。また、臨時列車の運転日の決定方法および乗務員運用等の考え方を具体的に示すこと。

(回答) 新型コロナウイルス感染拡大に伴うご利用状況の著しい変化に伴い、一部列車を臨時列車化し、ご利用が見込まれる時に運転することで動力費の削減と車両検査のコストダウンを見込むものである。
なお、臨時列車についてはご利用状況を勘案し設定しているところである。

組
合

- 「新幹線輸送力の柔軟化」として実施される定期列車の削減本数と具体的効果を示すこと。
- 新幹線輸送も鉄道としての公共性のある交通機関である。経営状況のみでの列車本数削減は、公共性に欠ける。公共性が高いことについての認識は、一致できるか。

会
社

- ✓ 定期列車の比較では、東京口で現行/335本を改正後/310本に見直す。また、若干の動力費(電気代)と車両検査(周期延伸による)のコストダウンを見込んでいる。
- ✓ 公共性については、重要であると考えている。また、お客さまに迷惑をかけないことを基本に、利用の少ない列車について減らすこととした。

組
合

- 「新幹線輸送力の柔軟化」における臨時列車の計画方法・設定基準についての考え方を示すこと。
- 臨時列車の設定に伴う職場における「要員確保」についての考え方を示すこと。また、運転計画のパターン設定等は、決まっているのか。

会
社

- ✓ 計画については「方面別・時間別」の需要を見て決定していく。また、運転日近くの判断は、お客さまに迷惑がかかる。早めの判断・周知が必要且つ時刻表に反映させることが最善である。
- ✓ 定期列車を臨時列車化し、定期列車に係る要員は減らす。最繁忙期での要員ではないがコロナ以前に戻っても、波動を含め対応できる輸送力を作っていく。

組
合

- 昨年からの新幹線輸送の臨時設定等により、職場では勤務発表後も多くの勤務変更が頻繁に発生しており、生活設計に影響が出ている。周知もタブレット配信のみで管理者と社員間の信頼関係にも関わる問題であり、マネジメントの問題である。
- 臨時列車と柔軟化した列車の抱き合わせた行路設定についての考え方と、社員周知についてどのように行うのか。

会
社

- 確認! 勤務変更は、勤務時間の変更も関係しており社員に丁寧に伝えていくべきと考える。良い形を現場と認識を合わせて検討していく。
- ✓ 抱き合わせの行路も検討しているが、良いことではない。周知については2~3週間前をみてやっていきたい。2日前で行うことはない。

臨時列車の設定について職場と具体的に共有すべきだ!

運行優先で社員の生活設計が壊されることはあってはならない!

【共通】3. 「新幹線輸送力の柔軟化」の考え方に基づく臨時列車を運転計画する際には、職場が混乱しないようにマニュアルを作成し指導徹底を図ること。また、勤務指定および休日明治については、現協約を逸脱せず遵守すること。

(回答) 臨時列車についてはご利用状況を勘案し設定を行うが、現場で円滑に作業ができるよう引き続き情報の共有など連携していく。なお、勤務については就業規則等に則り取り扱うこととなる。

組
合

- 休日労働に頼る職場運営は、容認できない。勤務指定および休日明示について現協約に基づく健全な職場運営を行うこと。

会
社

- 確認! 一定程度の休日出勤は発生しているが、適正な職場運営を行うことに変わりはない。

その4へ続く



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その4

【共通】4. 「乗務員の業務等の見直し」において変更する労働条件（準備時間・折り返し時間・整理時間・付加時間等）の考え方を明らかにするとともに現改比較を示すこと。なお、一方的に労働条件の変更を行わず、業務に必要な労働時間として算出し付与すること。

（回答）業務に必要な労働時間は確保していく考えである。

組
合

- 「乗務員の業務等の見直し」で変更になる労働条件について、現改比較で示すこと。
- 労働条件の基本的部分であり、労働者には知る権利があり、労働時間の詳細を知らないことはあり得ない。東京駅場面で準備時間が異なるのはなぜか。
- ガーラ湯沢について「折り返し時間が7分」で自動防止手配（付加時間）5分。作業実態からすると足りておらず、サービス労働である。また、ブロック図や作業標準が変更されたのかを含め不明確であり、労働時間の詳細内訳を示すべきである。
- 仙台新幹線運輸区で仙台乗泊（男性）は10分の付加時間がある。一方、運輸区泊（女性）にはない。今回この付加時間が一律になくなることは不平等が生じるため、容認できない。

会
社

- ❗ 対立! 見直しについては9月に示した通りである。労働時間について、細かい内容について示す考えはなく、運用行路表に指定する通りである。
- ✓ 実態に合わせた準備時間とし、7・17両は23分、12・10両は25分とした。基本は、新幹線車両＝1両25mとして計算している。また、L・Z・S編成は1両＝20mであり新幹線換算では約6両。徒歩時分の見直しは、実測から距離計測を基準として改めた。
- ✓ ガーラ湯沢場面での内容については確認する。
- ✓ 作業実態に応じて変更するものであり、労働提供時間を行わない時間について整理した。

会
社

- 【2回目交渉】
- ✓ 1回目交渉での「ガーラ湯沢場面での労働時間」について労働時間の不足が判明した。詳細時分については確認中であり、現時点示すことができない。
- ✓ 関係する区所は、定期行路では東幹輸、臨時行路を含めと東幹輸・新潟幹輸となる。
- ✓ 原因については、担当者の認識不足となる。また「乗務員の業務等の見直し」に関する内容が含まれる修正点となる。他の箇所についても確認をする。
- 【3回目交渉】
- ✓ ガーラ湯沢での不足は、自動防止手配の10分である。これは着・発場面の付加時間に加える。
- ✓ 確認を進めた結果、ガーラ湯沢場面だけではなく、全新幹線区所の運転士・車掌の全行路において運用行路表に指定する労働時間に誤りがあった。主に時間が不足しており、一部については過剰算出もある。尚、現時点では行路を変更するほどの修正内容ではない。
- ✓ 会社として「労働時間管理を厳正に」と言っているにも関わらず、労働時間に関する多くの不備がある点は重く受け止める。修正箇所の全体がわかり、修正が完了次第、改めて運用行路表は示す考えである。

3日間および「共通第4項」を議論! 「必要な労働時間を確保している」との回答を覆した、運用行路表に多くの誤りが見つかった旨の修正回答は、ダイヤ改正の根幹を揺るがす大きな問題に波及!

さらに未計上の労働時間も輸送サービス労組の現場力によって、多くの不払い労働を防ぐことが実現する!!

その5へ続く



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その5

【共通】5. 「運転士による始発列車のドア扱い等」については、新幹線列車では実施しないこと。

(回答) 現時点では新幹線においては実施しない考えである。

組合 ▶ 回答の通り、新幹線列車における「運転士による始発列車のドア扱い等」を行わないことを確認する。

会社 **確認!** これまで通りの取扱いとし、現在計画はない。

【共通】6. 東京駅新幹線ホーム下に乗務員乗り継ぎ詰所を設置すること。

(回答) 東京駅の乗務間合い等に使用する折り返し待機場所は、東京新幹線運輸区とする考えに変わりはない。

組合 ▶ 特に輸送混乱時にはお客さま案内もある中で、ホーム上での待機となる。さらに、当直等からの情報も少なく乗り継ぎ詰所における情報知得等は欠かせない。次の乗務に向け備える環境が必要である。

会社 **対立!** 輸送混乱の都度、現状を確認している。お客さま案内など乗務員の苦労は理解するが、現状において詰所設置の考えはない。

朝・夕帯の乗り継ぎ時間等が短く、食事を目的とした乗務の中暖の時間が少なく十分な休息が図られない!

さらに、**情報知得等の拠点**としての

東京駅ホーム下詰所は心のゆとりを持って乗務に向かうためにも欠かせない設備だ!

【共通】7. 新幹線延伸計画や車両取替計画（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。

(回答) 新幹線における車両取替計画は予定通り推移しており、今後ご利用状況等を踏まえ必要な取替えを行なっていくこととなる。

組合 ▶ 北陸・北海道新幹線延伸計画に伴う車両配備について、増備の計画はあるのか。
▶ 今後のベストプラクティスについて、どのように考えているのか。
▶ ベストプラクティスについて、毎年更新していく考えはあるのか。

会社 ✓ 新幹線延伸計画は、当社が主体となって取組んでいる事業ではない。持ち合わせる情報は、報道以上のものはないが、北陸延伸では車両増備等の予定はない。
✓ 21年4月の見直しは、コロナの影響を踏まえて車両新造等について計画を変更した。新幹線については、車両寿命の関係もあり、L編成をE8系に老朽取替として置き換えを実施していく。
✓ 毎年更新ではなく、変更の都度周知していくこととなる。



新幹線延伸計画・車両取替計画は多くの社員が関心を持っており、様々な情報を前広に共有することを求める!



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ 2月14・15・18日 団体交渉を行う! その6

【運転士】1. 技術力維持・向上の観点から、北陸行路および仙台以北の行路を増やすこと。

(回答) 乗務員の行路については、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作成しており、当該の行路としているものである。なお、シュミレーターを活用するなど、引き続き技術力の向上を図っていく考えである。

組
合

- この間も「北陸及び仙台以北」の担当指定について求めている。**乗務でしか感じられない感覚もあり乗務機会増を検討すべきだ。**
- **各方面における乗務比率を示すべきだ。**
- **北陸行路におけるかがやき(速達型)の担当が1本しかない。速度制限の多い線区特情等を鑑みて、技量維持の観点からも担当増を求める。**

東京新幹線運輸区は、
全方面の乗務を担当する
「扇の要」としての位置付けがある!

**北陸及び仙台以北の乗務機会を増やし、現車に乗り、
体で感じ・得られる経験からの技術力維持の視点を行路設定に盛り込むべきだ!**

【運転士】乗務比率限改比較 (21年10月期運用改訂→22年3月ダイヤ改正)

	東京幹輸	仙台幹輸	盛岡幹輸	新潟幹輸	長野総輸	福島総輸
全体平均	現行	1割強	3割強	2割強	1割	1割 (データなし)
	改正	2割弱	2割強	2割強	1割強	1割強
東北	現行	1割弱	4割	4割		1割弱
	改正	2割弱	4割	4割弱		1割弱
上越	現行	3割弱			7割	一部
	改正	3割			7割	
北陸	現行	1割強				8割強
	改正	1割強				9割弱

【車掌】乗務比率限改比較 (21年10月期運用改訂→22年3月ダイヤ改正)

	東京幹輸	仙台幹輸	盛岡幹輸	新潟幹輸	長野総輸	山形輸	秋田輸
全体平均	現行	1割強	2割強	1割強	1割弱	1割弱	1割
	改正	1割強	2割強	2割弱	1割強	1割強	1割
東北	現行	1割弱	4割	2割強			1割
	改正	1割強	4割弱	3割弱			1割
上越	現行	1割弱			9割強	一部	
	改正	1割強			9割弱		
北陸	現行	1割				9割	
	改正	1割				9割	

【運転士】2. 福島駅下り2番線新青森方進入・進出列車の担当を設定すること。

(回答) 乗務員の行路については、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作成しており、当該行路としているものである。

組
合

- 要求する行路を東幹輸で担当できないのか。
- **上りは、2番線への渡り箇所通常と運転操縦も異なる。**また、下りは、分割後の後編成の担当がなくなるため、分割後のハンドル挿入等の経験が得られない。**技術継承の観点からも担当を持つべきだと考える。**

会
社

- ✓ J編成での運用が減ったため難しい。
確認! **「新幹線輸送力の柔軟化」による運用で分割を担当するなど、臨時列車での担当指定を検討していきたい。**他区所との兼ね合いもあり、本改正での担当設定は難しい。

技量維持の観点からも「福島駅下り2番線進入・出列車」について**臨時列車等での担当指定を検討していくことを確認!**

その7へ続く



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その7

【運転士】3. 仙台駅での併合作業が設定されていることから本線乗務員が不安なく作業取扱いが行えるように改正前までに実地訓練を実施すること

(回答) 必要な教育は実施していく考えである。

組
合

- ▶ 仙台駅においてZ単併合担当が東幹輸となった理由は何か。
- ▶ 盛幹輸のZ単併合担当はないのか。また、今回の東幹輸担当により東北方面運転士は前駆所でZ単併合が誰でもできるようになる認識でよいか。
- ▶ この間、Z編成11号車運転台での乗務機会が著しく少ない。17号車と11号車は機器配置も異なり、併合に必要な機器は11号車にしかなく、現場での実地訓練で乗務員の不安解消を行うべきだ。

新たな作業を付加する場合は、**乗務員の不安解消**を基本に**安全輸送確保**の観点から**実地訓練**を基本とすべきだ!

会
社

- ✓ 仙台駅場面での併合が本改正で現行1本から1本増の2本に増える。東幹輸と仙幹輸にそれぞれ1本ずつ担当してもらうこととなる。
- ✓ 盛幹輸については、盛岡駅場面で担当がある。本改正にて全区所でZ単併合ができる体制となる。
- ✓ 具体的な訓練については、各現場で考えることとなる。また、主張については承った。

職場における訓練時間の短さや
訓練における意見等について
統括本部として責任をもって把握することを確認!

【運転士】4. 611行路(8時43分出勤で高崎行最終電車までの乗務)については、業務内容に偏りがあり負担が明らかのため他区所との持ち替えを行うなど業務内容の平準化に努めること。

(回答) 乗務員の行路については、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作成しており、当該行路としているものである。

組
合

- ▶ 長時間拘束の行路で体力的に厳しい。持ち替え等の検討はできないのか。
- ▶ 車掌も含め、朝早い出勤についての改善要望が多い。今後の改善に向けた検討を求める。

会
社

- 対立! 北陸方面の担当が少なく、提示している通りとなる。また、改正後ははくたか担当があり、現行より労働時間は短くなっている。
- ✓ 意見について勉強していきたい。乗り出しを変えると他区所の退区に影響し、一長一短である。

【運転士】5. 以下に記す行路において、夕食時間帯の食事を目的とした乗務の中断の拡大を図ること。111行路、114行路、115行路、117行路、119行路、120行路、214行路、215行路、216行路、601行路

(回答) 乗務員の行路については、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作成しており、当該行路としているものである。

組
合

- ▶ この間も60分以上の確保を求めているが、要求の行路についてどのような認識なのか。
- ▶ 乗り継ぎ詰所が、東京駅ホーム上にあれば解決できる課題である。改めて設置を求める。

会
社

- ✓ 一般線区で時間に制約はない。朝夕での運転本数増もあり、他区所を含め、全体を見ながら配慮していきたい。
- ✓ 意見について勉強していきたい。

東京駅ホーム下乗り継ぎ詰所は多くの乗務員が必要としている! 直ちに以前のように使用させるべきだ!



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その8

【運転士】6. 新潟⇄新潟新幹線車両センター間ならびに盛岡⇄盛岡新幹線車両センター間において、自動車便乗から在来線便乗に変更となることから、動線確認をダイヤ改正前までに現地にて全乗務員に実施すること。また、タクシーを利用する基準については、天候状況（降雨降雪、夏場の高温、冬季における低温、路面凍結等）や不審者から身を守るなど社員の安全・健康に留意した判断を行うこと。

（回答）必要な教育は行っていく考えである。

- 組合**
- タクシー便乗から在来線便乗へ変更することによるコストダウン効果は、どの程度を見込むのか。
 - タクシー便乗廃止に関する周知は、乗務員に対してどのように行うのか。

- 組合**
- 在来線大形駅～新潟新幹線車両センター点呼場までと IGR 青山駅～盛岡新幹線車両センター点呼場までの距離を示すこと。
 - 徒歩時分を算出するのに計測している実測距離は、何 Km あるのか。
 - 徒歩ルートで行ったことがないまま乗務機会を迎えると不安のままの乗務になる。 不安解消に向けてどのように教育を行うのか。

- 組合**
- タクシー手配を行う際の基準はあるのか。また、乗務員が徒歩での移動は難しいと判断した際には、乗務員判断を尊重すること。
 - 酷暑期や冬季、深夜帯の徒歩移動中に係る安全配慮に対する考え方を示すこと。

- 会社**
- ✓ 約1,000万円/年間のコスト削減を見込んでいる。
 - ✓ 周知については、ダイヤ改正に関する勉強会で行う。

- 会社**
- ✓ 地図アプリによると、新潟については約1.5Km、盛岡については約1.3Kmである。
 - ✓ **対応!** 具体的距離について、示す考えにない。
 - ✓ 現地を見なくても資料等で代用できると考えている。 勉強会等で資料については配布する。

労働条件について資料があるにも関わらず、合理的理由無く開示を拒むことは**“誠実交渉義務違反”**であることを**通告**する!

- 会社**
- ✓ 基準については定めていない。手配の判断は、現地の現場長。乗務員の申告は、まず自区直直へ行うことが基本となる。
 - ✓ 公道を歩いてもらうこととなるため、特段の不安全等は認識していない。

酷暑期・冬季、深夜帯の連絡遮断状態の対応や、不審者対策など労働契約法5条に基づき、現行配備・貸与している安全対策以上の安全対策を早急に検討し、乗務員の安全を確保することを強く求める!

【車掌】1. 以下の行路においては、業務内容に偏りがあり負担が明らかであることから前泊を前提とした泊り行路の設定を解消すること。1101 行路（6:12 出勤）、1102 行路（7:08 出勤）、1103 行路（7:40 出勤）、1201 行路（6:48 出勤）

（回答）乗務員の行路については、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作成しており、当該行路としているものである。

- 組合**
- 6 時台の出勤で在宅休養時間が確保できない。前泊をしている人も多く、家族への負担も多い。 人間労働としてライフスタイルも考慮すべきであり解消を求める。

- 会社**
- ✓ 在宅休養時間は確保できていると考える。 やみくもに早い出勤を設定していることではないが、次期改正に向け勉強していく。



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その9

【車掌】2. 1281 行路の拘束時間を短縮すること。

(回答) 乗務員の行路については、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作成しており、当該行路としているものである。

組合 ▶ 1281 行路は 11 時間を超える拘束であり、解消すること。

会社 ✓ これは北陸行路であり、2 行路しか無く、改善が難しい。長い行路が良いとは考えていない。

【車掌】3. 新青森駅の特殊作業である「車両雪落とし」を安全かつ正確に作業が行えるように、所定の雪落とし作業を行う上り新青森駅 15 時 30 分までに発車する北海道からの引継ぎ列車を担当させること。また技量維持および教育の充実を図るために実地訓練を行うこと。

(回答) 乗務員の行路については、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作成しているところであり、本ダイヤ改正において引継ぎ列車の担当車掌を東京新幹線運輸区とする考えはない。なお、関係箇所と情報共有しながら必要な雪害対策は行っているところである。

組合 ▶ 新青森駅での車両雪落としは、特殊作業の認識であるが、会社の考えはどうか。
▶ 新青森駅での 15 時 30 分までの車両雪落とし対象列車は 6 本ある。そのうち 1 本は担当として指定すべきだ。また、教育から実務までの期間も空き、理解度を深度化するためにも現地教育等を行うべきだ。

会社 ✓ 冬季を迎える前に訓練会で教育している。福島駅での作業と違い、新青森駅では車掌が主体となっている認識にない。福島駅での作業にかかる教育は引き続き行っていく。
✓ 多方面を乗務する東京新幹線運輸区の車掌であり、全ての内容を網羅することは難しい課題である。

**雪落としは高速運転を行う新幹線の安全輸送を支える重要な作業である!
訓練に依存しない実務での担当指定をすべきだ!**

【車掌】4. 輸送力確保の観点から 218 および 266B を J+L 編成で運転すること。

(回答) 基本的に L 編成単独で運転する考えに変わりはない。なお、必要な輸送力は確保していく考えである。

組合 ▶ L 単編成では無く、J+L 編成とし輸送力を確保すべきだ。
▶ L 単編成および J+L 編成での運用時における、東京新幹線運輸区車掌の乗務位置はどこになるのか。

会社 ✓ L 編成の単編成運用で十分な輸送力は確保できる考えである。
✓ 東京新幹線運輸区担当の車掌位置については、乗務機会を考慮し L 編成担当として指定する考えである。また 218B にて J 編成併結時についても、L 編成の担当として指定する。

L 編成への乗務について、

乗務機会及び現車に乗務する

「技量維持の観点をもつ」担当指定であることを**確認!**



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その10

【車掌】5. 今ダイヤ改正以降に全車指定席となる「つばさ」において、自由席特急券で乗車された場合の取り扱いについて具体的に明らかにすること。また、変更点におけるトラブル等が生じないようにポスター、ホームページ、案内放送等を活用した事前周知を徹底すること、

(回答) 変更となる取扱いについてはダイヤ改正までに必要な教育を実施し、お客様に対しても必要な事前周知は実施する考えである。

- 組合
- つばさ号を全車指定席とする理由はなぜか。
 - 自由席廃止に伴う教育が不十分である。ダイヤ改正間近であり、速やかに教育を行うこと。また、お客さま周知は会社が責任をもって行うこと。

- 会社
- ✓ 指定席の乗車率の高い列車であり、乗車駅毎の不公平感の解消を目的に全車指定席とする。
 - ✓ 変更における教育や規程類の変更などについて勉強会にて周知する。また、お客さま周知は営業部と連携して行っていく。

【車掌】6. 1101 行路および 1105 行路における食事を目的とした乗務の中断の拡大を図ること。

(回答) 乗務員の行路については、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作成しており、当該行路としているものである。

- 組合
- 食事を目的とした乗務の中断について、人間労働として食事を摂れるように行路作成すること。また、朝・昼・晩の食事に相当する乗務の中断時間は、それぞれ見合った時間設定とすること。

- 会社
- ✓ 一般線区であるため、食事を目的とした乗務の中断についての特段の定めはないが、可能な限り配慮はしていきたい。また、次期改正に向けて何かできることがないのかを勉強していきたい。

人間労働を尊重し朝・昼・晩の食事は

「それぞれ時間に見合った余裕のある時分を設定してほしい」これが**職場の切実な声**だ!

【車セ】1. 東京新幹線車両センターにおける業務量と要員体制を具体的に明らかにすること。また、仕業検査本数について明らかにすること。

(回答) 業務に必要な要員は確保しているところである。なお、仕業検査等について本数の変更はない。

- 組合
- 東幹セにおける仕業検査本数および要員体制の変更はないか。また、役付きの変更はないか。
 - 事故予備の考え方はどうか。
 - 「要員を確保している」と回答にあるが、東京派出では所定4徹で1日の体制となるが、研修等で3徹体制や本区からの助勤が目立つ。助金前提とすべきでないし、4徹体制を基本として要員体制を組むべきだ。

- 会社
- ✓ **確認!** 仕業について基本11本/日、最大14本/日で本数及び作業班体制の変更はない。また、入庫33本、出庫33本、日常清掃12本・簡易清掃8本計20本で入換についても変更はない。
 - ✓ 他社との関係もありU・F編成それぞれ1本が事故予備として留置することとなる。

確認! 東幹セ総体で要員は確保できている。4徹2班体制がお客様へ安心して利用してもらうための体制であり、目指すべきことである。

**お客さまに迷惑のかからない
東京派出の体制を構築していくことを確認!**



申
21
号



「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ

2月14・15・18日 団体交渉を行う! その11

【車セ】2. 柔軟な働き方や業務の融合と称し、過度な担当業務間の掛け持ちを実施しないこと。特に内勤業務とPRC業務については、専門性の高い業務であることから技術継承と安全性の向上が図られるようにすること。

(回答) 効率的な業務運営と社員のさらなる成長を目的としており、必要な教育について実施していく考えである。

組
合

- PRC業務について特殊な業務との認識はあるのか。また、東京の「扇の要」としての位置付けをどのように認識しているのか。
- 安全の観点からも何でも兼務を基本とすべきではない。異常時を考慮した体制とすべきだ。
- PRCの教育体制について、以前の6ヶ月から現在は3ヶ月に短縮されている。短縮ありきでの養成を行わないこと。

会
社

- 確認! 信号扱いを行う特殊且つリスクもある業務と認識している。職場で技術・知識を共有するためにも最低限できる人を作ることも重要だ。
- ✓ 信号を扱う重く命を預かる業務である。内勤業務も知ってもらうことを続けていきたい。
- ✓ 教育については、基本的に現場で考えることとなる。どのように育てたいのかという視点が重要であると考えている。

【車セ】3. 687B 入庫 698B 出庫の運用については、作業時間が僅少であり臨時修繕が行えず作業安全にも関わることから、作業時間を確保できるように改善すること。

(回答) 車両運用全体を踏まえ検討していくこととなるが、当該運用について変更はない。

組
合

- 10月の運用改訂でも求めたが改善されていない。統括本部として検討したのか。
- 上野駅滞泊として出庫するが、駅滞泊としなければいけない理由はないか。
- 時間僅少で臨時修繕の未了が発生している。安全に直結する「車体の修繕」サービスに影響する「室内汚れ等」の課題があり、時間の拡大が必要である。

会
社

- ✓ ダイヤ設定に基づき車両運用は決まる。運用上これ以上の間合い拡大は難しい。
- ✓ ダイヤ設定に基づく、効率的な運用を考えると駅滞泊として運用する。
- 確認! 時間僅少で直しきれない場合は、指令に報告し出せない判断をしても構わない。今後も時間拡大については検討していきたい。

現行では安全な車両として運用に供することを可能にする時間がない!

安全・サービスの両面から安全で快適な車両を提供できる体制を検討していくことを確認!

【車セ】4. 今ダイヤ改正で実施されるL編成単独運転に伴い、J編成の留置箇所を具体的に明らかにすること。また、東京新幹線車両センター内の異常時等にJ+L編成の併合作業等を実施するのか明らかにすること。なお、異常時の併合作業については、現場に負担がないように配慮すること。

(回答) J編成の予備編成の留置は基本的に(新幹線)総合車両センターとなる。なお、併合作業が発生する場合は都度打ち合わせの上実施することとなる。

組
合

- 東幹セにおける異常時での併結作業はあるのか。また、深夜帯での対応時においては仕業体制を崩した対応となるため、指令にも同様の認識を持たせること。

会
社

- ✓ 異常時における判断は指令から現場に相談をする。その際に、車セとしての要望は伝えていただきたい。また、現場での意見交換等も継続して実施していく考えである。

夜間帯での併結作業は仕業検査への影響・制約がでる。指令と現場をつなぐ責任は、統括本部であり、調整を密にするべきだ!