

東日本旅客鉄道株式会社

常務執行役員 新幹線統括本部長 池田 裕彦 殿

J R 東日本輸送サービス労働組合

中央執行委員長 佐々木 宏充

「2021年10月運用改正について」に関する申し入れ

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系が代替として運用が行われていくこととなりますが、P+P編成とJ編成やF編成との運用比では約50%～60%弱の乗車定員となることから通勤時間帯での混雑が予想されます。現下のコロナ禍における外出制限等の要請による新幹線のご利用実態からすれば、すぐには問題が生じることはないのかもしれませんが、しかし、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場合にどのような対応を図っていくべきか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だと考えます。

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、東京新幹線運輸区はわずか数%程度しか担当せず、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。新幹線統括本部発足以降、これまでに新幹線区間に特化した乗務員職場が8区所存在していますが、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、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。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、必要な改善は行うことを確認しています。

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。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があってはなりません。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ますので、労使間の取扱いに関する協約に準じ、

団体交渉は信義誠実対等の原則に従い秩序を保ち平和裡に行うことに踏まえて丁寧かつ具体的に回答をすること及び速やかな労使交渉の開催を強く要請します。

記

【共通】

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。

【運転士】

1. 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。
 - ① 611行路、8時42分出勤で高崎行最終電車までの乗務
 - ② 612行路、9時54分出勤で長野行最終電車までの乗務
2. 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。
 - ① 日勤行路の出勤時刻を8時30分以降とすること。
 - ② 日勤行路の退勤時刻を18時以前とすること。
 - ③ 明けの退勤時刻を13時以前の設定とすること。

3. 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。
4. 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。
5. 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。
6. 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。
 - ① 211行路における新潟駅での時間。
 - ② 216行路は新潟駅での時間。
 - ③ 218行路は東京駅での時間。
7. 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】

1. 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。
2. 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。
3. 1282行路の拘束時間を11時間以内に短縮すること。
4. 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。
5. 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。
6. 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。
7. 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。
 - ① 1105行路の213Bを145Bまたは3035Bにすること。
 - ② 1104行路の269Bを271Bまたは273Bにすること。
 - ③ 1106行路の217B～便3045Bを3041Bまたは3043B通しで乗務させること。
 - ④ 1107行路の204B（前）を122B担当とすること。

以上