



10
月
27
日

申12号

その1

「東京新幹線運輸区発足に伴い 安全・サービス品質レベルの向上を求める」 申し入れを行う!

本部は、2020年5月26日、新幹線における乗務員基地再編の概要の提案を受け、その後、7月2日に「新幹線の乗務員基地再編の概要について」に関する説明申し入れを行い、9月18日、10月2日に団体交渉を行いました。しかし**会社は「現在はダイヤ設定が決定していないことから運転士・車掌の要員体制や行路数、職場規模、職場レイアウトは決定していません」との回答に終始し、私たちの問いに対して明確な回答は一切ありませんでした。**すでに指摘している通り、会社は職場発足に向けて新たな東京新幹線運輸区の工事に着手していることから要員規模等の一定の考えの上で行っていることは明白であり、それにもかかわらず基本的な考えを伏せていること事態、団体交渉において誠実な回答であるとは言えません。

他方、東京新幹線運輸区発足に向けて半年を切っている中で、**ベテラン社員に対してジョブローテーションに基づいた強制的な異動が行われていることによって、いつ異動になるのか、いつ事前通知が出されるのかなど、精神的な不安が職場を席卷しています。本来、不安要素を取り除くための努力を行うことが会社の責務であるはずにもかかわらず、今の事態は社員の安全意識を阻害する事態をつくり出していることから逆行したものとなっています。それだけにとどまらず新幹線における安全・サービス品質のレベルダウンに直結していく事態であることを正しく認識していくべきです。**安全・安定した輸送サービスをつくりあげていくのは、機械でもシステムでもなく人間であることから、到底看過することはできません。**私たち鉄道事業に従事する者は、いついかなる時も安全を最優先に業務を遂行しなければなりません。その上で、鉄道を利用する全ての方々に安心・快適にご利用いただくことができる輸送サービスを提供していくことが私たちの使命です。**これまでの団体交渉で職場から訴えてきた問題点は、施策実施に向けて解決しなければならない課題であり、課題克服なしに施策の目的は実現できないばかりか、施策を担う全ての組合員の働きがい向上は向上できません。組合員・社員の不満・不安の解消を図り、安全で安心した労働環境を実現し、更なる新幹線部門の安全とサービスレベルの向上につなげていくことが急務な課題です。

したがって、申し入れを行い団体交渉へ臨みます。

申し入れ項目

その2へ



私たちは持続可能な開発目標(SDGs)を応援しています。

誰一人不幸にさせない！組合員の雇用と生命を守る！
鉄道業の社会的使命・責務を果たし、未来に継承する
“ポストコロナ政策”を JTSU-E に結集し、実現しよう！

労働
組合



No one will be left behind



10
月
27
日

申12号

その2

「東京新幹線運輸区発足に伴い 安全・サービス品質レベルの向上を求める」 申し入れを行う!

申し入れ項目

1. 新幹線業務における異常時対応力の強化を行うとともに、安全・サービス品質のさらなるレベルアップを図るために、乗務員運用においては新設される東京新幹線運輸区を拠点と位置付けて作成すること。また、東京新幹線運輸区の担当線区については、全方面を乗務する現行の体制を維持すること。
2. 東京新幹線運輸区の波動要員数の算出にあたっては、新型コロナウイルス感染症の影響による臨時列車の運休が相次ぎ、従来の算出方法を適用することは困難なことから、これまでの新幹線臨時列車等の最大運行本数をベースに行うこと。
3. 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会や新型コロナウイルスによる出控えの反動要素などに対して安定した輸送量を確保するとともに、臨時列車の増発等に柔軟な対応を図り、さらには乗務員基地再編期において安全・技術継承を確固たるものとしていくためにも、現行在籍社員を基本として移行すること。
4. 新幹線をご利用される方々が安心かつ安全に乗車できるように、乗務員体制（車掌）を複数として車内秩序の維持管理に努めること。
5. 東京新幹線運輸区発足に関しては、秋の自己申告書に基づく面談とは別に、施策に関する面談は時期を明確にして丁寧に行うこと。
6. 上野新幹線第二運転所からライフサイクル深度化施策を担い駅業務で奮闘している社員に対しての復帰職場は、新設される東京新幹線運輸区とすること。
7. 労働安全衛生法（昭和 47 年法律第 57 号）第 71 条の 3 第 1 項の規定に基づき、「事業者が講ずべき快適な職場環境の形成のための措置に関する指針」に踏まえ、執務スペース、休憩室、休養室等を使用目的、作業実態に合わせて整備すること。
 - ① 点呼執行をはじめとした業務スペースと待機ならびに食事スペースとは間仕切り（パーティション）を設置し、区分すること。
 - ② 疲労やストレスの軽減を図るために、仮眠室及び仮眠チェアを男女別に設置すること。
 - ③ 浴室については、ユニットバスではなく大人数で同時に利用可能なものを設置すること。
 - ④ N-CTC ビルは気密性が高く、窓開けによる「屋内空間の十分な換気」が不可能なことから、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を教訓に、より効率的な換気・空調の仕組みを施すこと。
8. 更なる新幹線部門の安全とサービスレベルの向上および諸課題克服に向けて労使議論を十分に行うこと。

職場の不安を解消し、安全で安心できる労働環境と
輸送サービスを実現できる新幹線職場をつくらそう!



12月11日

申
12
号

「東京新幹線運輸区発足に伴い 安全・サービス品質レベルの向上を求める」 団体交渉を行う!

本交渉では

- ✓ 東京新幹線運輸区を“扇の要、と位置付け、異常時対応を含めた安全・サービス品質を向上させ、全方面の列車を担当・乗務すること
- ✓ 安全レベルの向上において“運輸のプロ、を活かせる環境整備を行なっていくこと
- ✓ 東京新幹線運輸区の発足に当たっては、上野第二運転所と丸の内車掌区がベースとなること(他区所からの異動はありえる)
- ✓ 現在、上野第二運転所よりライフサイクル深度化制度を担っている社員の復帰先は、制度の趣旨に準じ、東京新幹線運輸区であること

確認!

- ✓ 乗務割交番が大型化され、担当に偏りがある。経験不足が要因となるヒューマンエラーを防ぎ、日常の経験から技術力を向上させ、経験不足の解消をするため、定期的且つ均等に各業務・各方面を担当し、熟知できる行路を設定するべきだ。また、現場の声を踏まえるべきだ。

- ✓ 波動の要員は、前年度の臨時列車に基づくことが基本だが、2021年のオリンピック・パラリンピックの開催を前提に、最大値での要員を算出するべきだ。

- ✓ 休日出勤ありきの要員配置は、認められない。また、最繁忙期の異動は行うべきでない。

- ✓ 現在、新幹線 e チケットサービスによるトラブルや不慣れなお客さま(インバウンド含む)の対応で、車掌業務は限界を超えている。12 両以上の編成などは、複数の要員配置を行い、サービス品質の向上を図っていくべきだ。

- ✓ また、安全・技術継承の観点からも経験豊かな方々の活躍の場として、本体エルダーによる車掌補助等を検討するべきだ。

JTSU
I
E

主
な
議
論

J
R
東
日
本

- ✓ 不足する経験や技術力は、シミュレーターや訓練で総合的にレベルアップを図る。行路については、技術維持と効率面のバランスを見ながら作成を行うが、基本的には現在(上野第二運転所・丸の内車掌区)と変わらない。また、現場の声を踏まえて改善していく。

- ✓ 波動の要員については、これまでの実績やオリンピック・パラリンピック、コロナ後の反動など、様々な要素を考慮して総合的に算出する。他の機関とのバランスを勘案し、業務に必要な要員は確保する。
- ✓ 要員の配置は、一つの区所だけを見て行うものではない。異動は、時期を含めて総合的に勘案し、行っている。

- ✓ 新幹線 e チケットサービスによるトラブルは、開始早々から対応が増えていることは承知しており、主張は受け止めるが、現段階では対応は可能であり、検討していない。

- ✓ 本体エルダーについては、グループ会社との関係もあるため、バランスを見ながら検討していく。

本交渉は、概要提案に基づく議論であることから、

早期の「**詳細提案**」および「**クロスの提示**」を行うことを求め、**交渉終了!**

**新幹線業務における異常時対応能力を強化し、
安全・サービス品質のさらなるレベルアップを目指し、
“東京新幹線運輸区”を私たちから、つくり出そう!**