



8月28日

申
6
号

「2020年3月ダイヤ改正」検証に基づく 申し入れ【上野新幹線第二運転所】

2020年3月ダイヤ改正から5カ月。職場では、安全・安定輸送を心掛け奮闘をしています。今ダイヤ改正も、乗務員勤務制度の見直しによる「多様な働き方の実現」「効率性のさらなる追求」を基に行われていることから、組合は、組合員が安全・健康・ゆとりを確保した上で、働きがいを実感できるダイヤ改正を目指し、設備面を含めた作業環境整備の実現を求め、検証運動を展開してきました。

私たちはエッセンシャル・ワーカーとして、安全の確保を第一に公共交通機関としての社会的責務を果たしています。乗務員勤務制度の見直しにより、効率性のみが追求された結果、現場社員の疲労度は増すばかりであり、安全やサービス品質の確保に対する精神的負担も高まっている中で業務を遂行していると言っても過言ではありません。

東京オリンピック・パラリンピック競技大会が来年に延期され、来期は鉄道利用者の増加が見込まれることから、安全で質の高い輸送品質・サービス品質を提供していくことが労使の課題です。

2020年3月ダイヤ改正の検証を通じて、次期ダイヤ改正では各系統や各線区で抱えている課題を解消することで、鉄道の安全と組合員の健康・働きがいの実現を目指していくことが求められていることから、下記のとおり申し入れ、団体交渉へ臨みます。

1. 北陸行路の担当数が激減しているため、技術力維持向上の観点から北陸行路は臨行路だけではなく、定期行路を増とし長野総合運輸区・長野新幹線車両センターの泊行路を3行路にすること。
2. 仙台以北の行路は現在3往復である。3往復では技術力維持向上の観点から少ないため、4往復とすること。
3. 217行路明け、越後湯沢出区初列車から東京、東京から新潟、新潟から上野と長時間乗務である。長時間労働是正のため、明けは13時前までの設定にすること。
4. 113行路・115行路の食事を目的とした乗務の中断（夕食）の時間は着着で40分程度である。体調管理からもゆとりを取れるよう60分以上とすること。
5. 215行路、473C・780Cは高崎駅にて785C・474Cと列車番号が変わる。分割後で前列車は列車番号の再設定が必要であるが、この列車は分割しないため、ヒューマンエラー防止の観点から、同一列車番号で運行すること。
6. 那須塩原駅から那須塩原電留線に入出区の際、戸じめ表示灯が一時消灯する事象が発生しているため、次期ダイヤ改正では那須塩原駅の発着番線を変更し設定すること。
7. 101行路、102行路の出勤時間が6時台のため、前泊をしなければならない。よって、日勤行路の出勤時間を7時30分以降にすること。
8. 117-1行路の労働時間Aを14時間以内とすること。

よりよい鉄道輸送サービスをつくりだすために、

働きがいの持てる行路内容・労働時間の実現を目指します！



SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

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

11月13日

申6号

その1

「2020年3月ダイヤ改正」検証に基づく 申し入れ【上野新幹線第二運転所】

全項目終了!

団体交渉開催!

1. 北陸行路の担当数が激減しているため、技術力維持向上の観点から北陸行路は臨行路だけではなく、定期行路を増とし長野総合運輸区・長野新幹線車両センターの泊行路を3行路にすること。

(回答) 乗務員の行路作成にあたっては、乗務割交番作成規定に基づき列車ダイヤ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。

2. 仙台以北の行路は現在3往復である。3往復では技術力維持向上の観点から少ないため、4往復とすること。

(回答) 乗務員の行路作成にあたっては、乗務割交番作成規定に基づき列車ダイヤ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

- 災害対応などリスク管理の観点からも次期改正では定期行路の増加を図るべき!
- 北陸行路は2か月空く場合がある。間隔が空くことに現場は不安を感じている。

会社

- 行路を増やすと効率的な運用に寄与しない。定期行路の他、臨行路、シミュレーターによる訓練で経験を積むことで対応できると考えている。
- 乗務することが不安ならば指導担当や管理者に相談して欲しい。

**実乗務の経験を積むことで技術力や様々な事象への対応力が向上する!
効率化ありきで行路を減らすべきではない事を主張!**

3. 217行路明け、越後湯沢出区初列車から東京、東京から新潟、新潟から上野と長時間乗務である。長時間労働是正のため、明けは13時前までの設定にすること。

(回答) 乗務員の行路作成にあたっては、乗務割交番作成規定に基づき列車ダイヤ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、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ことから、勤務終了時間に定めを設けることは困難である。

- 明けの乗務が長過ぎる。他にも明けで13時を超える行路が設定され、身体的疲労を訴える社員・組合員もいる。組み換えを検討すべきだ!

- 全ての行路を13時前までに終了させることは難しい。例えば乗り出しを早めて明けを早めることを検討することは可能かと思うので、出来る出来ないはあるが、今後の行路作成の参考にする。

乗務効率ありきではなく、現場の意見を踏まえた行路を作成すべきだ!

4項～6項については その2へ続く

11月13日

その2

申6号

「2020年3月ダイヤ改正」検証に基づく 申し入れ【上野新幹線第二運転所】

団体交渉開催！

4. 113行路・115行路の食事を目的とした乗務の中断（夕食）の時間は着着で40分程度である。体調管理からもゆとりを取れるよう60分以上とすること。

(回答) 乗務員の行路作成にあたっては、乗務割交番作成規定に基づき列車ダイヤ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、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ことから、画一的な行先地時間の基準を設けることは困難である。

➤ **場所の特性はあるが、特に東京では移動に時間を要し、東京で着着40分の113・115行路で夕食を取ることは難しいとほとんどの乗務員は思っている。**

➤ なるべく行先地時間を拡大することは考えていきたい。現在も検討はしているが、今後も考えていきたい。

行先地時間の拡大を検討することを確認！

5. 215行路、473C・780Cは高崎駅にて785C・474Cと列車番号が変わる。分割後で前列車は列車番号の再設定が必要であるが、この列車は分割しないため、ヒューマンエラー防止の観点から、同一列車番号で運行すること。

(回答) 行先表示によるお客さまへの誤案内防止の観点から、同一方向列車にて列車種別が変更となる場合は列車種別が変更となる場合は列車番号を変更しているものである。

➤ **入力せずに済む様システム改修できないのか？**

➤ **471Cは同じような列車だが同一列車番号で運行している。違いは何か？統一すべき。**

➤ 列番入力で行先表示などの編成情報を読み込むシステムのため改修は難しい。これまで入力ミスの事象は聞いていない。

➤ この場では回答を持ち合わせていないため確認する。

ヒューマンエラー防止のため列車番号を統一すべき！

6. 那須塩原駅から那須塩原電留線に入出区の際、戸じめ表示灯が一時消灯する事象が発生しているため、次期ダイヤ改正では那須塩原駅の発着番線を変更し設定すること。

(回答) 実態を踏まえて検討していく考えである。

➤ **入出区の際に本線を列車が通過するとドアの押えが利かず発生している。同様の事象が懸念される列車が他にもあり、発着番線を変更すべき。**

➤ R編成でのプラグドアが原因と考えられる。それ以外は改修済みで引き戸では発生していない。
➤ 番線変更はホームでの乗降時間を考慮すると制約があるが検討はしていく。

ドア改修を進めることとダイヤの見直しを要請！

7項～8項については その3へ続く

11月13日

申6号

その3

「2020年3月ダイヤ改正」検証に基づく 申し入れ【上野新幹線第二運転所】

全項目終了!

団体交渉開催!

7. 101行路、102行路の出勤時間が6時台のため、前泊をしなければならない。よって、日勤行路の出勤時間を7時30分以降にすること。

(回答) 乗務員の行路作成にあたっては、乗務割交番作成規定に基づき列車ダイヤ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。

- 自宅から出勤できることを考えているのか?
- 居流しが続く勤務になり、身体的負担になっている!

- 出勤できるかどうかと言うより、規定と列車ダイヤに基づいて行路を作成している。他の区所でも同じ様な行路がある。
- 意見は受け止める。区所でも勤務作成で工夫していると聞いている。

人間労働であることを考慮した行路を作成すべき!

8. 117-1行路の労働時間Aを14時間以内とすること。

(回答) 乗務員の行路作成にあたっては、乗務割交番作成規定に基づき列車ダイヤ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。

- 深夜帯の連続乗務時間が2時間を超えており、乗務員勤務制度に基づき労働時間を14時間以内とすべき!
- 但し書きがあるから良いという考えか?
- ロングランで労働時間が長い行路が今後拡大するのではないかと懸念している!

- 行先地時間が連続6時間以上あるため、このような行路になっている。
- 但し書きがあるから良いという訳ではなく、規定に基づいて作成している。
- あくまでも規定に基づいて行路を作成している。バランスは考慮していきたい。

疲労が蓄積する様な長時間労働の行路を増やすべきではない!

安全・サービスレベルの更なる向上を目指し、
「安全」「健康」「ゆとり」が確保された
安心して働け、魅力ある
新幹線職場をつくり出そう!