



1月21日

申18号

「安全を第一とした東京新幹線運輸区をつくり出す」 申し入れを行う！

2021年1月7日、東京新幹線運輸区発足についての詳細提案を受けました。これまで「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、その後、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交渉を実施してきましたが、いずれの交渉においても会社は「ダイヤ設定等が決定していないことから検討中である」との回答に終始したことから具体的な議論を深めることができませんでした。

他方、東京新幹線運輸区発足に向けた現在においても、シヨブローテーションに基づいた強制的な異動が行われており、**安全性・専門性・人間性・チームワークが阻害されている職場現実に目を向けるべきです。鉄道は団体戦で成り立っており、一人一人が分断されているのは、職場の安全風土はつくりだせません。安全・安定した輸送サービスをつくりあげていくのは、人間、です。**現在の施策では、**社員間の分断や差別を助長するものとなっていると言わざるを得ません。コロナ禍の厳しい時代だからこそ、“人”を大切にす経営が求められています。**

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。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。したがって、下記のとおり申し入れ、団体交渉に臨みます。

申し入れ事項

1. 東京新幹線運輸区発足にあたっては、安全を第一とした質の高い輸送品質のさらなる向上を図り、「扇の要」としての役割を果たせるよう新幹線5方面の乗務体制を構築すること。
2. 東京新幹線運輸区の標準数を、長1名、助役11名、事務3名、乗務員162名、計177名とした根拠を業務内容において具体的に示すこと。
3. 東京新幹線運輸区の波動要員数の算出にあたっての算出方法を明らかにすること。また、運転士・車掌それぞれの波動数を具体的に示すこと。
4. 東京新幹線運輸区発足にあたっての内勤体制は、企画業務、計画業務、当直業務、指導業務、事務業務とし、それぞれに対して適正な要員を配置すること。
5. 東京新幹線運輸区における車掌運用においては、安全・サービス品質のレベルアップを図り、かつ異常時対応力を強化していくために山形新幹線「つばさ」の東京～山形間を定期行路として設定すること。
6. 東京新幹線運輸区発足までの異動および移転等の具体的スケジュールを示すこと。
7. 東京新幹線運輸区発足に伴い、当該区所である上野新幹線第二運転所、丸の内車掌区において全社員を対象とした発足に対する説明会を行うとともに、異動希望に関する面談を速やかに実施すること。
8. 東京駅新幹線ホーム下にある乗務員乗り継ぎ詰所は、折り返しが僅少な行路や異常時のダイヤ乱れを鑑み、現行のまま使用できるようにすること。
9. 東京新幹線運輸区における間内レイアウトは、人の動線を十分考慮し、疲労やストレスの軽減と次の乗務に備えられる使用しやすい快適な職場環境として整備すること。また、新型コロナウイルス禍において執務スペース、休憩スペース、食事スペースが密にならないように対策を講じること。
10. N-CTCビル入館にあたっては、事前に防災訓練を実施し、意識向上を図ること。また、大地震等の災害発生時に備え、さらなるアスベスト飛散防止対策や非常用品の備蓄を行うとともに、避難ルート・避難場所等の見える化を図り、定期的に訓練を実施すること。
11. 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。

以上

『安全』『安心』できる労働環境の実現と安全・サービスレベルの向上をつくり出せる新幹線職場を実現しよう！



申18号 第1回団体交渉 2月3日開催!

「安全を第一とした東京新幹線運輸区をつくり出す」申し入れ

**冒頭 東京新幹線運輸区異動の「意識付け」のあり方について
組合から会社へ抗議を行う!**

交渉の冒頭、上二運や丸車で行われている東幹輸への意識付けについて、「呼ばれる人と呼ばれない人がいて不安と不平等感が渦巻いており、職場は混乱している。これは会社によって作られた。究極の安全を目指すための職場環境が壊されている」と強く抗議しました。また、社員を大事にすること、本人の声を聞き、職場の混乱を速やかに収束させ、社員に平等に公平・公正に向き合うことを求めました。

会社は「社員の相当数が東京新幹線運輸区に行くのだろうと推察される、その中で声掛けをしており、どうしてもタイミングが早い、遅いが出てしまう。組合に所属している社員に対して意識的に遅くしているということはないことを明確に述べさせていただく。また、全社員に話をしていく考えであり、不安を感じている社員については、会社としてフォローしていく。丁寧かつ速やかに話をしていく」と確認しました。

1 項 東京新幹線運輸区発足にあたっては、安全を第一とした質の高い輸送品質のさらなる向上を図り「扇の要」としての役割を果たせるよう新幹線 5 方面の乗務体制を構築すること。

会社回答) 東京新幹線運輸区は、東北・上越・北陸の各新幹線区間に乗務することとなる。

- 東幹輸は、異常時対応力の強化と安全・サービス品質のレベルの更なる向上、扇の要という位置づけについて一致できると思うがどうか。
- 異常時対応能力の向上を図る上で、幹・在5方面を担当する必要性はあると考えている。

JTSU IE

JR 東日本

- 東幹輸は全方面が集う扇の要として位置づけていく。新幹線技術を集約し、安全・サービス品質の向上、異常時対応力の強化も会社として目指していく。
- これまで丸車は幹・在を抱えていて東幹輸設立で新幹線区間のみで運用していく。

東幹輸を「扇の要」と位置付けていくことを確認! しかし、5方面担当については対立!

2 項 東京新幹線運輸区の標準数を、長 1 名、助役 11 名、事務 3 名、乗務 162 名、計 177 名とした根拠を業務内容において具体的に示すこと。

会社回答) 必要な要員は確保していく考えである。

**会社は
誠実交渉義務を
履行せず!**

- 内勤の体制および業務内容は、上二運・丸車のこれまでのものを踏襲することは一致!
- しかし、会社は標準数の要員算出の根拠を示さないため、算出の基礎となる業務量、波動等を明らかにすることを追及するも全く回答を示さず!
- 団体交渉の席上、会社の回答を踏まえた数字の根拠が示されないことは、適正な要員の配置がされようとしているかが不透明である。
- 会社の示す数字の根拠を明らかにしないことから、誠実交渉義務を履行していないことを追及するも姿勢は変わらず!

会社は標準数の要員算出を巡り具体的な根拠を頑なに示さないことから、建設的な議論をすることは困難且つ、前に進めることはできないため交渉を中断!

『安全』『安心』できる労働環境の実現と安全・サービスレベルの向上をつくり出せる新幹線職場を実現しよう!

申18号 第2回団体交渉 2月16日開催!

「安全を第一とした東京新幹線運輸区をつくり出す」申し入れ

“乗務標準数162、運転士・車掌の行路数と波動数、現行の指導員体制を踏まえて安全かつスムーズな移行を行うことを確認!”

- 乗務割交番順序表に基づいての要員算出の基礎となる乗務の標準数162(運転士日勤5/泊18、車掌日勤4/泊13)の根拠、指導体制のあり方と波動数の考え方について示すこと。
- 東幹輸の安全輸送を確保するためには、厳正な点呼を行うことが重要である。当務主務を含めた当直体制の強化についてはどのように考えているのか。
- 丸車で現行E番という主に現金を管理する方が日勤業務であるが東幹輸においても配置するのか。
- 事務3名とした考え方はどうなのか。
- 「つばさ」を担当しない根拠と、異常時対応は行わないのか。教育・訓練をどうさせるのか。定期行路として残していくべきだ。
- 団体交渉を経ずに異動の懲遷、事前通知、スケジュールが労使議論の最中に職場で示されたことは問題であり、非常に遺憾であり是正を図るべきだ!
- レイアウトの環境、コロナ対策についての具体的な考えはどうか。

JTSSU
E

主な議論

JR
東
日
本

- 乗務割交番順序表は運転士、車掌と分けて作成する。指導担当については、スムーズな移行と安全体制を維持していく。波動数は、臨時列車2018年度約10,000本、昨年度11,000本あった。割合として上二運・丸車が約3割を担当。基本的には昨年度の実績を踏まえて考えていく。
- 東幹輸においても、泊り2名体制で当直助役と当務主務が一緒になって業務を担っていく考えである。
- 当直のほうで管理するので配置しない。だが、実態を見て判断していく。
- 現行通り3名で移行できると考えている。
- 東幹輸は新幹線区間に特化していく。異常時については東京～福島間の乗務の可能性はある。E3系は、なすのでも乗務しており機器配置等不安であればシュミレータで確認できる。新人については丁寧に訓練をしていく考えである。
- 労使議論を蔑ろにするつもりはない。東幹輸へ配属される社員については今後、説明会を行っていく。希望については管理者とコミュニケーションを図っていく。
- パーテーションの拡充、空気清浄機の導入等必要な設備、対策は行っていく。

労使で“安全と世界に誇れる究極の新幹線職場を目指していく、ことを確認!”

- 乗務員の折り返しの待機場所として現行の東京駅ホーム下詰所を廃止し、東幹輸とすることについての考えは何か。
- 東幹輸は徒歩時間を含めると相当数時間を要することから時間僅少、異常時等スムーズな移動を行う上でもホーム下詰所は必要不可欠な場所である。東幹輸とホーム下詰所を併用する考えはないのか。

対立!

- 今後は東幹輸でより良い環境で休んでいただきたいという考えから、折り返しは東幹輸で滞在していただく。
- ホーム下詰所は廃止し、東幹輸で折り返し滞在していただくという方針に考えはない。異常時に帰着できない場合は、新たに情報知得箇所を整備する考えがある。

東京駅ホーム下詰所は現行通り“乗務員乗継詰所、として残すことを強く求める!”

全項目終了!第8項については再度、改めて問題提起をしていくことを確認!

『安全』『安心』できる労働環境の実現と安全・サービスレベルの向上をつくり出せる新幹線職場を実現しよう!



安全で世界に誇れる究極の新幹線職場に向けて、
輸送混乱時に迅速に対応し、次の乗務に備えて
安心・安定した状態を確保するために

申18号 「安全を第一とした東京新幹線運輸区をつくり出す」申し入れ

2月16日に開催した、第2回団体交渉において

会社

東京新幹線運輸区を発足するにあたり、輸送サービススタッフに相応しい開かれた環境の整備を実現していくための整備を行ってきた。よって、東京駅のホーム下の乗務員乗り継ぎ詰所を全て廃止し、新設される東京新幹線運輸区にて次の乗務に備えることとする。なお、現行の乗り継ぎ詰所は、事業活用やグループ会社での使用を検討している。異常時に帰着できない場合は、新たに情報知得箇所を整備する考えがある。

まさか!

東京新幹線運輸区発足を1ヶ月切った中で、行先地時間として設けられている限られた時間の中で食事をとり、次の乗務に備えるために使用している現在の乗務員乗り継ぎ詰所を、会社は一方的に全て廃止する回答!

新幹線乗務を担う全ての皆さんに訴えます!

このままでは、3月13日以降、
混乱は避けられません!

2021年2月24日

乗務員勤務制度に則って制限される行先地時間の中で、新設される東京新幹線運輸区に往復 25 分かけて移動することは、現実と大きく乖離しており乗務労働の否定です。

皆さん! 「鉄道の安全」と「働く者の尊厳」を守るために沈黙してはいけません!

中央執行委員長 佐々木 宏充

東京駅新幹線ホーム下乗務員乗り継ぎ詰所の設置を求める再申し入れ

2021年3月13日に、東京新幹線運輸区が発足されます。先口開業

JTSU-Eは、2月24日に「東京新幹線ホーム下乗務員の乗り継ぎ詰所の設置を求めて再申し入れ」を行いました。

そして、安全・安心できる職場環境の実現と、安全・サービスレベルの向上が図れる新幹線職場を実現するために、あらゆる取り組みを検討し新幹線職場で働く仲間と連携を強化していきます!

東京駅新幹線ホーム下乗務員乗り継ぎ詰所の
設置を強く求めます!