



## 申 31 号

施策実施直前！早急な確認作業、適正な労働時間の算出に基づく運用行路表の作成、現場負担の軽減、この事態の原因究明と具体的対策を求める！



# 2022年3月ダイヤ改正において示された運用行路表の不備を直ちに是正し、適正な労働時間算出を求める

緊急申し入れを提出

## 申し入れ項目

2月21日 新幹線統括本部へ提出

- 2022年3月ダイヤ改正において、運用行路表に正しく労働時間が反映されていない業務内容および該当区所、労働時間の未計上等の全容を明らかにすること。
- 適正な労働時間となるように修正を行った上でダイヤ改正を迎えること。



「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

東京新幹線運転区 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、是正対応をから取る!!  
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!!

区間	種別	乗車時間	乗務員時間	乗務員人数	乗務員総数	乗務員総数	乗務員総数	乗務員総数	乗務員総数	乗務員総数
東京 - 上野	乗車	13:00	13:18	1	1	1	1	1	1	1
	乗務	13:18	15:38	1	1	1	1	1	1	1
上野 - 東京	乗車	15:38	15:53	1	1	1	1	1	1	1
	乗務	15:53	18:13	1	1	1	1	1	1	1

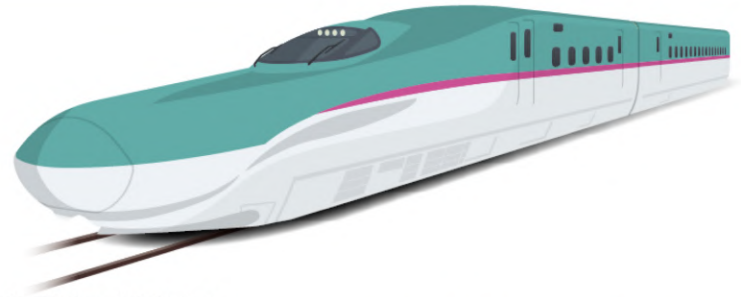
東京新幹線運転区 運転士 B213 行路 「ガーラ湯沢 折り返し」 場面の労働時間未計上が判明!!  
~@7 8 7 Cにてガーラ湯沢に 1443 番一折り返し/上り 2412C で 15:53 発 での付加時未計上~

- 【限り/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を確認されたため、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。



運用行路表に指定する  
「労働時間未計上」および「過剰計上」の問題  
全ての新幹線区所における  
運転士・車掌の全ての行路で判明!

申 21 号団体交渉で職場の「現場力」によって明らかになった

## 不払い労働の未然防止を

## 全ての仲間を実現しよう!





申  
31  
号



## 2022年3月ダイヤ改正において示された 運用行路表の不備を直ちに是正し、 適正な労働時間算出を求める緊急申し入れ

2月24日  
団体交渉を行う!

**冒頭** “運用行路表の差替え提示”を現場力によって実現し、不払い労働の是正を確認!  
適正な労働時間算出ができずに職場へ負担をかけたことに対して謝罪を受ける!

1. 2022年3月ダイヤ改正において、運用行路表に正しく労働時間が反映されていない業務内容および該当区所、労働時間の未計上等の全容を明らかにすること。

(回答) 2022年3月ダイヤ改正における運用行路表は、労働時間に一部修正が必要であることが判明したことから対応したものである。

- 組合**
- 具体的な修正内容(折り返し時間・付加時間・準備時間などの内訳)はどのような内容であったのか。
  - 計算過程での労働時間算出誤りに至った原因を示すこと。
  - 行路作成にあたって、統括本部～現場間での調整はどのようにしているのか。現場からの労働時間不足等の指摘は無かったのか。

- 会社**
- 折り返し時間等での徒歩時分について現行「実測値」から「距離に基準時分を乗じる」算定方法に変更した事による、計算過程で計算漏れ等が発生し、運転士では主に不足、車掌では過剰が散見され、主に折り返し・付加・準備時間の修正である。
  - COSMOS入力の基本条件になる各時分について、計算は必要事項をExcelに入力して行っている。Excel内の計算式に誤りがあったことが原因である。
  - 現場から今回の誤りについての指摘はない。事前に行路内容の確認できる体制等となっている。

今回の原因等の振り返りは早急に具体的にすること!  
統括本部・現場の両方で今回の事態を見抜けなかった、  
組織体制の改善の検討を強く求める!!

**主な算出誤り箇所**

- 上越新幹線/ガーラ湯沢駅折り返し場面での自動防止手配にかかる付加時間の計上不足(最大合計20分)
- 東京新幹線運輸区から在来線便乗(東京駅・第2ホーム)までの徒歩時分の計上不足(1分程度)
- 東京新幹線車両センターから在来線便乗(上中里駅)までの徒歩時分の過剰計上(1分程度)
- 東北新幹線/新青森駅折り返し場面(車掌)での徒歩時分の過剰計上(1分程度)

2. 適正な労働時間となるように修正を行った上でダイヤ改正を迎えること。

(回答) 必要な対応は行っているところである。

- 組合**
- 修正をした運用行路表を基にした、適正な労働時間としてダイヤ改正を迎えることで良いか。
  - COSMOSへのシステム入力修正作業はどのように実施するのか。
  - 既にCOSMOSの基本内容は締め切られているが、変行路として取り扱うのか。その場合、他の変行路となる内容がわかるように配慮していただきたい。
  - 判明した修正箇所の修正を目的に運用改正を行う考えはあるのか。

- 会社**
- 2月25日までに3月ダイヤ改正に向けた一定の修正作業は終わる見込みである。
  - COSMOSの修正入力は統括本部で一括して行った。現場の確認作業も実施し、終了している。
  - 基本内容のCOSMOS入力は締め切られているため、今回修正の判明した箇所のある行路は全て、変行路として取り扱うこととなる。
- 確認!** 次年度はCOSMOS更新もあり、運用改正は難しい。極力人の手をかけずに負担を少なくしたい。

労働時間の変更が多く実施される「22年3月期ダイヤ改正」となる!  
安全輸送を実現させるため全新幹線乗務員の視点・声でダイヤ改正検証に取り組もう!

