

# JR東労組盛岡

No.38  
2021年11月2日  
東日本旅客鉄道  
労働組合  
盛岡地方本部

〒020-0045  
盛岡市盛岡駅西通二丁目16番31号  
発行人 佐々木克之  
編集人 情宣部  
NTT 019-623-1011 FAX 019-624-0157  
JR 033-2238・2239 FAX 033-2230

## 盛地申 第1号 「盛岡地本第36回定期大会発言」及び「各支部定期大会発言」に関する申し入れ 第1回交渉①

### 第1項 業務用タブレットの更新等の作業は勤務時間とすること。

**回答** 会社が指示した業務については、労働時間として取り扱うこととなる。

(組合) 前提として、タブレットの更新作業等は労働時間ということで良いか。

【会社】更新等と申し入れにあるが、「等」には様々含まれる。更新作業は労働時間にあたると考えている。

(組合) 2016年の申17号「Joi-tabの乗務員個人貸与について」交渉時に、機器更新の対応方については労働時間として取り扱う事を議論し、議事録確認を行っている。これに沿って対応すべきだ。

【会社】管理者の指示が前提だが、乗務員は予備や訓練の時間を使用すると考えている。勤務時間中で行うと考えているが、それによらない場合は超勤対応となる。

(組合) 5月、6月にタブレット更新があったが、乗務員関係の職場ではバラバラな対応であった。我々としては労働時間とするべきであると考えている。

【会社】現時点で詳細は把握していない。関係通達には勤務の取扱いについては明記していなかった。現業機関にも不明確な指示となっていた。

(組合) 5月、6月のタブレット更新作業の際に自分の時間で行った社員もいる。更新作業を自分の時間で行った社員には超勤を支払う前提か。対応をどうするのか。

【会社】現時点で社員に聞いたりしていないが、その様な事があった事は聞いている。対応は検討中だが、会社が指示した業務については労働時間として取り扱う。労働時間とする前提である。

## タブレット交換作業は労働時間として扱うことを確認!

(組合) 5月、6月時点で職場から声が出されている。職場でも社員から管理者に伝えているが、現時点で対応を検討中との回答である。数カ月経過しているが方向性はまだ決まっていないのか。

【会社】労働時間とする方向性は決めてきた。労働時間をどのように算出するのかについて検討中という事である。

(組合) 時間が経過している事から、個別に詳細を把握していくのは無理がある。一律に超勤を付ける方法などは検討していないのか。

【会社】どのような形が良いのかは検討段階。労働時間として扱う事は決めている。必要な調査は考えていく。準備が出来た段階で社員へお知らせしていく。

具体的対応方法の方向性については認識一致できず…

(組合) 今後更新作業がある場合は、明確に労働時間として取り扱うように支社として指示、指導をするべきだ。

【会社】業務の必要性があるものは管理者からしっかり指示を出していく。必要なものは労働時間として取り扱う。

## 業務上必要な更新作業は労働時間として扱う事を確認!

# JR東労組盛岡

No.39  
2021年11月2日  
東日本旅客鉄道  
労働組合  
盛岡地方本部

〒020-0045  
盛岡市盛岡駅西通二丁目16番31号  
発行人 佐々木克之  
編集人 情宣部  
NTT 019-623-1011 FAX 019-624-0157  
JR 033-2238・2239 FAX 033-2230

## 盛地第7号「盛岡地本第36回定期大会発言」及び「各支部定期大会発言」に関する申し入れ 第1回交渉②

第2項 大船渡線、山田線、花輪線の徐行予告信号機が撤去される経緯と根拠を明らかにすること。また、撤去した後も、安全レベルが低下しないように対策を講じること。

**回答** 列車が落石と衝撃した場合の被害軽減対策として実施している徐行区間の始末端には、落石徐行標を設置している。

(組合) 経緯を教えてください。

【会社】落石徐行予告信号機は正確には存在しない。始末端に落石徐行標を設置しているが、あくまでも導入時に乗務員周知を目的に予告板(仮称)として暫定的に設置した。乗務員周知の目的は十分図られてきたなかで今回のタイミングで撤去させてもらう。

(組合) 大船渡線は4月に撤去された理由は何か。

【会社】現場と支社で相談して予告板を設置してきたものであり、乗務員周知は達成されたと判断した。

(組合) 何をもって乗務員周知されたと判断したのか。

【会社】何回乗務した等の基準はない。これまで予告板を設置し運行してきたが、ある程度の期間で撤去という考えも当初あったと思うが、そのまま運行してきた。基本的にはずっと設置するものではない。大船渡線は暫定対策としてオレンジテープを付けているが、予告板は周知すれば終わりという考え方。

(組合) 他線区での撤去予定はあるのか。予告板がある事によって余裕を持って減速する事が出来る。コストダウンの一環として撤去すべきではない。安全に安心して乗務する為にも今まで通りとするべき。

【会社】タイミングを見て判断となるが時期は決まっていない。コストダウンの一環として安全を蔑ろにするつもりはない。予告板があれば安心なのは理解するが、必ずなければならないとは思っていない。ただ、現場で話しをして線区別に対策を立てることもある。 **安全を蔑にしない事を確認。**

(組合) 予告板に変わるものは考えていけるのか。

【会社】箇所の中でこうした方が良いというのはあると思う。必要性に応じて対応していくものである。

第3項 田沢湖線盛岡駅上り第一場内信号機と田沢湖線雫石駅下り場内信号機に中継信号機を設置すること。

**回答** 現時点で整備する考えはない。

(組合) 現時点という意味はどういうことなのか。

【会社】必要な視認距離は充たしている為、基本的には現行のままで安全に運行できる認識だ。例えば、周りに建物の建設等によって視認性が悪くなった場合等の環境変化があれば検討する事もあり得るといふ事である。

(組合) 主に新幹線職場から中継信号機を設置してほしいとの声を受けている。また、職場でもこれまで数年にわたって意見を出しているが、会社として現場から受けている声はあるのか。

【会社】その様な要望は上がっていないが、現場に確認したところ、乗務員から視認距離が短いという声があった。設備改善に至るまでの必要性は認識していない。

(組合) 法令上等の基準を満たしているのは分かるが、職場現実では場内信号機を確認後「注意現示」の場合、最大ブレーキを掛ける現実もある。中継信号機が設置できればその様な事が解消される。

【会社】現状は今聞いたので受け止める。何の為の基準なのかという事もある。こうした方が良いという声は受け止める。可能性はゼロではないが、現時点では無いということだ。

**現実を訴え、現状を受け止めさせるも設置の考えには至らず。**