

## 申6号「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ団体交渉実施！①

1. 「業務の更なる融合と連携に向けた「その他時間」を行路内の一部時間に指定していく」会社の考え方と行路指定される基準を明らかにすること。また、「その他時間」に行うことができる業務を明確にし、業務指示を適正に行える体制を構築すること。

**回答** 業務上の必要性を踏まえ、行路内の一部時間に「その他時間」を指定する。「その他時間」における業務内容については、管理者の指示によるものとする。

### 【主な確認事項】

### 新設される「その他時間」の考え方について確認！

- 行路指定される基準に関しては、組の労働時間Bを上限にして「その他時間」を指定していく。特に細かい縛りはなく柔軟に指定していく。今のところ30分で指定している。
- 「企画業務等」のなかで出来る業務・出来ない業務という定義はしていない。
- 企画業務以外にも、例えば、駅業務、マイプロ、業務研究や環境整備など様々ある。基本的には管理者が業務として指示するものであり、30分で指示された業務を行う。
- 管理者から指示するタイミングは、一律に支社がルール化する考えは現時点で無いが、箇所と支社で検討中。
- 今回は自区での設定であり、現時点で業務指示は対面が基本と想定している。
- 労Bは乗務の後に付くものであり、「その他時間」の後に労Bは配置していない。
- 育児介護行路の「その他時間」は、その趣旨を踏まえて勤務開放する意味はあるが、今回の「その他時間」では勤務解放の趣旨での欠在の取り扱いは想定していない。
- 遅延時の考え方は、遅れを「その他時間」で呑みこみ、そこからはみ出した分を超勤として処理する。
- 移動が必要な業務を指示された場合、徒歩時分は30分の中に内包する予定。

2. 鉄道の安全を守るために乗務前の企画業務等は行わせないこと。

**回答** 引き続き適正な業務管理を行っていく考えである。

### 【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★乗務前の企画業務等は、安全が阻害される一つのリスク、要素になり得るので、少しでも排除すべきだという労働組合としての視点である。しっかり安全が担保されたうえで企画業務や、乗務をやってくべきだ。

- 主張については受け止めるが、会社としては、安全が阻害されるとは考えていない。適切な業務管理として、しっかりと管理者の指示と労働時間管理を行なっていく事が必要だと考えている。

★「企画業務等」と一括りにされている業務のなかで、質や重さもピンキリはあると思う。管理者とのコミュニケーションがあり、管理者の指示だと確認したが、本人にとって負担なことや、業務内容によって安全が阻害されるものと、そうでないものがあるという問題意識を持っている。

- 企画業務を指示していくにあたり、様々なコミュニケーションをとりながら業務を指示していく。個人による業務指示になるが、それで安全が阻害されるとは会社として考えていない。

### 組織再編施策交渉に引き続き、乗務前の企画業務についての問題意識を繰り返し主張！

3. 2023年度における運転士養成について車種毎・職場毎の養成計画と指導操縦者の人数を明らかにすること。また、新規車掌研修と新規運転士研修のスケジュールを明らかにし、開催時期・養成期間が重複しないようにすること。

**回答** 業務上必要な養成を行うとともに、必要な指導操縦者を指定する考えである。2023年度の車掌研修（新規）は4回、電気車運転講習過程（新規）は2回を予定している。

### 【主な議論内容】 ・会社 ★組合

- 2022年度の養成数は、ECの前半は盛岡運輸区7名。後半は、一ノ関運輸区9名、盛岡運輸区6名。DCは、一ノ関運輸区前期5名、後期3名、盛岡運輸区前期7名、後期4名、八戸運輸区前期4名、後期3名。
- 2023年度計画は、今年度と比較して規模感の大きな増減は無いと想定している。

★養成回数が増えることで指導員の負担が大きくなっている。人数よりも回数が増えることで、業務が逼迫、負担が大きくなっている。プラスして、本線乗務の業務も入り負担が大きくなっている。指導員の声を聞きながら、改善できるところは改善してくべきだ。

- 指導員の負担という面では、全く負担が無いとは言わない。2回養成だからと言って業務量が2倍とは言い切れないが、より改善出来るところは箇所任せではなく、支社も含めて情報共有しながら進めていく。

### 職場実態や指導員の意見等を踏まえ、しっかりと指導できる環境を作るべきだと主張！

つづく

## 申6号「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ団体交渉実施! ②

### 4. 運転士及び車掌の準備時間が現行より1分増となっている根拠を明らかにすること。

**回答** 乗務員行路については、就業規則及び乗務割交番作成規定に則り作成している。

#### 【主な確認事項】

- ・社員にお知らせはしているが、5月に予定している輸送総合システムのリプレイスにより、アルコール検査方法が変更となる。それに伴う時間変更で1分増となる。
- ・アルコール検査がある点呼箇所全てが対象。

## 【八戸運輸区】

### 5. 申4号「2022年3月ダイヤ改正について」団体交渉以降の、相互運用における準備時間を検討した結果を明らかにすること。

**回答** 必要な準備時間は確保している。今後も安全とサービスの向上及び効率的な乗務員運用を実現していく。

#### 【主な議論内容】 ・会社 ★組合

- ・現場管理者と検討を進め、車掌行路は現在B2行路のみだが、教育上の補完的な意味で2つに分けるといふ意見もあったので、同時に検討し、行路を2つに分けた。次期改正から車掌業務と運転士業務の準備を同時に行うことが無くなる。
- ・車掌業務をするための準備時間は5分採っている。
- ★次期改正から2つに行路を分けた点は良いが、現在でも早く出勤して準備したり、プレッシャーを感じている組合員もいるのも現実である。是非、少しの間だけ我慢ということではなく、何か手を打つべきだ。
- ・会社の認識としては査定の範囲内と判断している。改正までに時間的なものを手当てする考えは無い。

### 6. 行路内での運転士と車掌の切替は1回とし、安全を確保すること。

**回答** 今後も安全とサービス向上及び効率的な乗務員運用を実現していく。

#### 【主な議論内容】 ・会社 ★組合

- ・切り替えが多ければ駄目だというものではないが、作業の切り替えは少ない方が良いという認識はある。ただ、行路作成上どうしてもこうなる。そのなかで工夫したのが次期改正の行路である。
- ★労働組合の主張は、安全を確保する意味で、切り替えは1回とし、少ない方が良いという主張だ。
- ・切り替え回数によって直接安全が害されるという認識は無い。作業するうえで、使用する道具が違うし、操作方法等も変わるので、切り替え回数が少ない方がデメリットは少ないという認識はある。
- ・切り替えに必要な労働時間は設定していく。必要があれば検証や、実測はあり得る。
- ・作業による列車遅延については、安全優先で業務していただきたい。

## 【盛岡運輸区】

### 7. 東北本線古館駅・日詰駅・花巻空港駅の上り線100系3両用停止位置目標がワンマンミラーと位置が被るため改善すること。

**回答** 現行どおりとする。

#### 【主な議論内容】 ・会社 ★組合

- ★次期改正以降、快速はまゆりが花巻まで各駅停車になるが、110系3両編成であり、100系3両の停止目標ではなく、6両停目に停車する事になれば混在することになる。ただでさえ見えづらいうえに、リスクが更に増える。ワンマンミラーと被っている100-3停目をもう少し見えやすい位置に改善すべきだ。
- ・主張は受け取るが、100系3両というのは限られた列車になる。だからこそ意識して教育も受けていると思う。そこは意識してやっていただきたい。現時点で位置を変える画はない。
- ★お客さまの利便性を考えた場合に、100-3という限られた停目ではなく、DC3とすれば、110系でも100系でも同じ停目に停まれるように検討してもいいのではないか。
- ・一つの方法として、停目を統一していくという考えは否定するものではない。検討していくことはあり得るが、どれが最適なのか検討していく話である。現時点では計画は無いが、未来については必要性によって整備するものは整備していく。意見として伺う。

つづく

## 申6号「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ団体交渉実施! ③

8. 盛岡車両センターの乗務員宿泊所を整備し、盛岡車両センター泊行路を設定すること。

回答 現時点で盛車セ盛岡他区乗務員休憩所を整備する計画はない。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★乗務員休憩所の利活用は出来ないのか。

・休憩室やベッドがある休養室もあるので休養できる設備ではあるが、お風呂が無い等、設備的に弱い部分がある。

★最初の段階では盛車セでの泊行路が設定されていたが、見直されて無くなった経緯は何か。

・案段階では、泊行路の方が効率的だと判断したが、様々検討した結果、泊まることについて好ましくない状況であり、メリットがそこまでないと判断した。

★休養の適正化の観点から、運輸区に戻るよりも車セ泊にした方が良いと問題意識を持っている。

・休養はあるに越したことはないの、加味しながら行路作成をしている。

★休養の適正化の視点から、休養室の整備を検討するべき。

・社員の働く環境を検討していくこととなる。女性設備もセットで検討していく。

**休養の適正化が必要であることの認識一致!**

9. 休養時分を確保するため深夜時間帯のR便削減のための同乗を見直すこと。

回答 乗務員行路については、就業規則及び乗務割交番作成規定に則り作成している。

【主な確認事項】

- ・休養の適正化の認識はある。R便をまとめる基準もない。
- ・R便を闇雲に削減する目的ではない。
- ・R便を調整、削減してもしっかり休養の適性が図れるように行路作成する。

10. 車掌203行路で830M雫石駅でのドア扱い時期を駅改札の時間に合わせること。

回答 引き続き必要な業務指示を行っていく。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★職場の実態はどうなっているか。

**職場の実態を踏まえ、見直しを検討!**

・車掌が誤乗防止の為に825Mで到着し、826Mが発車してからドアを開けている部分については業務指示をしている。また、プラスαで雫石駅の方でも誤乗防止の観点から、改札を閉めて、時間になったら828Mに案内するという実態は確認した。実際に車掌が826Mが来た後にドア「開」とする指示について、現在のところ変えることは考えていない。ただ、実際にそれぞれの駅の実態を含めて確認したところ、何かしら見直しが必要という認識は持っている。

★今回の申し入れ項目は今後実態を踏まえて見直しが必要だという認識か。

・その認識はあるし、5月にはSuicaが導入されるのでそこも踏まえた整備が必要だ。

11. 東北本線2584D矢幅駅到着時間帯は駅で改札を行うこと。

回答 現行どおりとする。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★2584Dの矢幅駅到着時間帯は、駅改札がまだ開いていない現状があり、駅で改札を行ってほしいという要求になる。

・2584D場面での改札する必要性については認識を持っていないので現行どおりとする。

★現実には、遅れを出さないようにしている。

・会社としても余裕が多くあるという認識は持っていない。現時点では現行通りとするが、ダイヤ改正のトレスはこれまでも行っていく。

★矢幅駅だけではないが、エレベーターが設置され、階段とエレベーターが離れている為に集札しづらいというのもあるようだ。そうであれば、ある程度の乗降人数がいるのであれば駅改札を開けた方が良いのではないかと車掌の意見もある。

・基本的には駅が改札すれば良いのではないかと選択肢もあるのだが、まずは列車としてダイヤを見るという視点もある。実態を把握し、必要性を見たうえで判断する。

# JR東労組盛岡

No. 136  
2023年3月12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

## 申6号「2023年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ団体交渉実施！④

### 【一ノ関運輸区】

12. 東北本線 2521Mを現行通りツーマン運転とすること。

**回答** 東北本線 2521Mはワンマン運転とする。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★この列車は下りの始発列車であり、列車の使命は変わっていない。ご利用状況を見ても、ツーマン運転とすべき。

・列車の使命は変わっていない。ワンマン運転できる明確な基準は無いが、実態を見て判断している。

★過去の議事録確認で「スムーズに乗降が出来る範囲」をワンマン運転できる根拠としている。そのような視点から以前にワンマンからツーマンに変更した経緯もある。本当にスムーズに乗降できるのか。

・ワンマンで利用できると判断した。

★ダイヤ改正の変化を踏まえて、乗車案内が必要だ。

・ある程度は乗務員で対応できると考えているが、支社や地区として対応していく。

13. 東北本線 2590M盛岡駅場面で、ツーマンからワンマンのためIGRいわて銀河鉄道から乗り継ぐが乗継時分が4分と僅少のため、6分とすること。

**回答** 必要な乗継時間は確保している。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★乗継時分の4分で行う作業は何か。

・乗務員乗継、機器整備、ワンマン車内放送である。

★その作業は4分ではできない認識だ。

・支社として可能と判断している。ただ、後部運転台はIGRの車掌が責任をもって行い、その旨を前に来て運転士に乗り継ぐという大まかな流れで検討している。

★会社が考えるツーマンからワンマンの乗継は4分なのか。

・車掌が後部運転台を確認する前提があって4分となる。それがないと4分では収まらない。

**4分で足りない根拠を主張するも認識合わず！**

14. 北上線 726Dを現行通り2両運転とすること。

**回答** 北上線 726Dは1両運転とする。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★乗降人数はどのくらいか。

・最大で江釣子駅～柳原駅間で70名程度である。ご利用実態や状況を見て、1両で可能と判断した。

★この間2両運転としてきた経緯は何か。

・時代の変化と共にご利用されるお客さまも変わってきたというところもあるし、そのなかで見直しをかけてきた結果、1両運転の判断に至った。

★乗車案内等は検討しているのか。

・お客さまの目線に立てば乗車案内も組まれていくと思うので、そこは状況を見ながら判断していく。

15. 北上線及び大船渡線における車掌の補完教育での気動車の乗務機会を増やすこと。

**回答** 必要な教育を実施していく考えである。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★2022年3月ダイヤ改正から、大船渡線が全列車ワンマン化され、一ノ関運輸区車掌が気動車に乗務する機会が少なくなっている。その問題意識から要求項目になっている。

・現行、大船渡線、北上線についても補完教育、新規車掌に対しての教育というのは実施している。支社としては必要な教育は実施している認識である。

★実際に気動車の基本行路が無いので、プザーで発車合図をしたことが無い。そのようなところもしっかり出来る体制づくりをするためにワンマン解除での教育が必要ではないか。

・何が何でもワンマン解除はやらないという回答ではなく、期間が空いて不安だという車掌がいれば、個別対応の指導員による添乗などの指導はやっていく。ワンマン解除ということでもなく、必要な事態が発生すればそれに応じて必要な教育はやっていく

**全15項目交渉終了！職場から検証運動を強化しよう！**