

申6号「2024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

【共通】

1. 「柔軟な短時間行路の設定について」の目的と各職場における対象行路を設定する考え方を明らかにすること。また、導入される職場においては対象行路を設定し、行路確定は前月25日を基本とすること。

回答 柔軟な行路設定により行路選択の幅が広がり、効率的な運用が可能となる。なお、勤務指定については、就業規則等に則り取り扱うこととなる。

【主な確認事項】 ・会社 ★組合

- ・導入に至った根拠としては、輸送総合システムがリプレイスされた事で行路の切り出し機能が付いたこと。
- ・今まで育介行路、短時間行路をダイヤ改正毎に設定をして対象社員に乗務をしてもらっていたが、切り出せる機能を最大限に活かしながら色々な短時間行路を設定し、必要なときに切り出すやり方に移行する。
- ・一ノ関統括センター運転士だけは7時間10分の行路作成の制約に入りきらなかった。それにより現行通りの別枠となった。

★柔軟な短時間行路の設定について基本行路に組み込むので出面数、作業ダイヤ数が減る。しかし、1年間常態的に子行路が切り出した場合、行路数は増えることになる。出面数の変更になるのではないか。

- ・切り出して用意する形になるので、年間の業務量としては切り出す前と変わっていない。通常は一つの出面でやるところを日によって二人でやっているという考え方となる。
- ・基本的には通常の切り出す前の行路で出面数は見ていく。
- ・運用としては、短時間行路対象者に向けて作成しているが、今後の運用方として必ずしもその限りではない。指導員の補完教育などに運用しても構わないと認識している。
- ・切り出された親の行路は、基本的には切り出した分の労A時間を付けるように設定をしている。

★連続労働時間になることによって食事をするタイミング等の問題なども出てくるのが想定される。

- ・食事時間にぶつかるようなところや、労Aがずっと継続して多くなるようなところは調整をしている。
- ・行路指定は前月25日が基本となる。
- ・25日に確定した切り出した行路が突発等発生した場合、基本的に親行路へ戻し、1つの行路にするが、例えば、変更となった出勤時間を確認し、前泊に来なければ乗れない等の場合については別な社員を充当する。
- ・基本的には勤務変更の取り扱いになるので、現行同様、変更する乗務員とコミュニケーションを図り、確認しながら変更していく。

柔軟な短時間行路の設定にあたっての考え方、運用方を確認。

2. 2024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。2024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

- ・回答にある研修計画は開催される最大の回数になるので、実場面で盛岡支社から4回すべてに養成を出すかとなると現時点で決まっているものはない。今年度と規模は大きく変わらない。

★養成スケジュールに関して、研修が被ると現場の指導員の負担も大きくなる場合もある。なるべく時期や期間をずらせれば現場としても良いとの声も寄せられている。

- ・養成数や規模、タイミングに関しても一つの要素だけでなく、色々な要素を見て総合的に判断をしていく。

★2回と1回の養成では、1回の養成で人数が多い方がやりやすいという声もある。それが一概に良いということではないが、そのような視点なども意見交換しながら今後の養成計画を作っていただきたい。

- ・車掌経験の無い運転士への車掌養成については、車掌業務をやるのであれば、必要な教育をやっていくことになる。今年度実施例として、訓練センターで2日間車掌に特化した教育をし、実務の基本動作など車掌と同様に行う流れを作ってきた。今後はそのやり方で教育をしていきたい。

養成計画や支社としての考え方を確認。

申6号「2024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

3. ワンマン放送のROMをSuica案内を含む内容に改修すること。

回答 現時点でワンマン放送によるSuicaに関する案内の内容を変更する考えはない。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

・車内で流れる放送でSuica案内をすることに関して否定するものではないが、Suica案内に関しては、車内以外のところでも周知を図ってきている。そこを継続していく考えを踏まえ、ワンマン放送を変更する考えはない。

・Suicaの利用に関してはホームページや駅の案内などお客さまが目にする機会はある。

★シームレスな移動を考えると、あらかじめワンマン放送の中にSuica案内が入っていれば理解するお客さまが増えるのではないか。

・現段階で案内放送ROMを変更することがお客さまの不便を解消する直接的な対策になるところまでは考えていない。

★東北本線はSuicaエリアが一部であり、お客さまと直接関わる乗務員が苦労している現実を受けて、案内をワンマン放送で出来れば良いのではないかとの問題意識である。

ワンマン列車における現状とSuica案内の必要性を訴える！

4. 車両内の運賃箱やワンマン運転を含む乗降案内ポスターに英語表記を加えること。

回答 現時点で、車内に掲出または表示しているワンマン乗車案内に内容を変更する計画はない。

【主な確認事項】 ・会社 ★組合

★インバウンドのお客さまが増えてきているなかで、英語で乗降の仕方を伝える手段が無いことへの問題意識である。

・案内をする事自体は良いことだが計画をしているものは無い。英語表記だけではなく、中国からのお客さまが増えれば中国語も必要だという考え方も出てくる。意見として伺う。現行のものをより良いものにしていくという事は支社としても支援していく。

5. 鉄道の安全を守るために乗務前の駅業務や企画業務等は行わせないこと。

回答 引き続き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

★労働組合として乗務前の駅業務・企画業務は安全を阻害する一つのリスクを含んでいると認識している。改めて乗務前の駅業務や企画業務等は行わせるべきではない。

・乗務前の企画業務に関しては、安全を脅かすものではないと認識している。引き続き業務管理をしながら効率的な運用を行っていく。安全はトッププライオリティーであり、安全は意識して業務を進めていく。

乗務前の駅業務や企画業務等の問題意識を改めて主張！

【八戸運輸区】

6. 野辺地駅での入換作業の際の停止位置目標を統一すること。

回答 現時点で、停止位置目標を変更する計画はない。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★大湊に2往復する行路で、1往復目と2往復目で停止位置が違出し、入換が発生する。取扱い誤りを発生させてしまう勘違い要素になる。

・上3番線にあった「1」両停目を廃止し、入る番線を変えて「折1」を新設してきた。対策をどうしていくか支社と現場、青い森鉄道とで話し合い、この対策とした。色々なやり方があるが、それぞれメリット・デメリット考えて判断をした。現時点で停止位置を合わせる検討はしていない。

★「折1」に停車した場合と「2」停目に停車した場合、どちらに停車しても入換信号機は見えない。駅とのやり取りで起動開始しているので、お客さまの視点で考えても「2」停目に統一した方が間違いが少なくなる。

・停目が毎回違うが、その対応で今のところ課題・問題が発生している認識はない。更に良くなる幅があるのであれば、引き続き検討は出来る。現時点で課題があるとは思っていないが意見は伺う。

現場で働くものの視点から停目統一の必要性を主張！

申6号「2024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

7. 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

★切替が多い、少ないの議論ではないが、安全を阻害するリスクの要素になるのであれば避けるべきだ。

・切り替え回数が少ないほどリスクは少ないのは認識している。それが一概に安全を脅かすという認識はない。今回の行路は、出区を運転士として担当し、切替えて車掌になる。出区は停車する回数から考えてもリスクは少ないという判断である。入換と本線乗務で違いがあるという訳ではない。

★乗務キロや停車回数が少ないことは理解するが、過去には入換車両で事故が起きている。リスクの大小は付け難い。現行と取扱いを変える理由はあるのか。

・基本的には公金を持ち歩くのはベターではない。本来であれば都度お金を返したい。実際は行路作成上、致し方がないということで理解していただきたい。

【盛岡運輸区】

8. 「はまゆり53号」と「はまゆり54号」の東北本線での種別を「普通」とし全車自由席扱いとすること。

回答 列車設定については、お客さまのご利用状況等を勘案し決定しているところである。

【主な議論内容】 ・会社 ★組合

★以前も議論したが、東北本線内は各駅停車だが、指定席が一部混在しており、対応に苦労している。

・お客さまから苦情を頂いている等というのは支社として把握はしていない。

★この列車を設定した経緯として、お客さま流動を踏まえて、釜石線内は速達性から快速、東北本線内は各駅停車としてきた認識だが、そうならば釜石～花巻間を快速列車とし、東北本線は普通列車にして全車自由席扱いが良いのではないか。

・仮に、花巻で切り替える場合、お客さまへのご案内が課題となる。自由から指定への切り替え、車内表示の切替などがある。今の「はまゆり」が始発から終点まで指定席で運行していくことが支社としてベストだと考えている。本線においても課題がある状況とは認識していない。

現状と必要性を改めて主張。

9. 釜石駅乗務員宿泊所と乗務員宿泊スペースを変更する根拠を明らかにすること。また夜間宿泊箇所の「フォルクローロ三陸釜石」を使用する費用対効果を明らかにすること。

回答 経年による釜石乗務員宿泊所の現状やコストダウン等の観点から、宿泊箇所をフォルクローロ三陸釜石へ変更することとした。

【主な確認事項】

・釜石乗泊は経年により、維持管理していくには不具合箇所を更新していく必要がある。具体的には水道管の工事が必要。そのコストと今後どの程度運用をしていくのか考えての判断となる。

・ホテルを使うことで経費も掛かる。何十年単位で将来的な事を見据えた中でメリットがあると判断した。

・休憩室仮眠エリアについて、現行、釜石でどのように休憩を取っているのかを踏まえて現行に近い形で出来ないかという視点で検討している。休養が取れるように考えている。

【一ノ関統括センター】

10. 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

★新規養成時にワンマン解除で1回、2回乗務経験をするが、それ以降はほぼ線見になる。急遽の場合しか車掌として乗務することがない。3カ月といわずに定期的に何回でも行ける環境は作るべきだ。

・やり方は様々あると思う。支社からというより、現場でどの様な指導をしていくかである。新規車掌で不安があるならば、しっかり管理者に伝えてもらっている認識である。継続しながら乗ることはダメだという事ではない。相談していただきたい。

★基本行路で気動車に乗務する機会が無い。今後も定期行路に組み入れる案も作るべき。大船渡線や北上線が全てワンマンになり、経験者も以前に比べ少なくなっている。教育の在り方を検討いただきたい。

補完教育の必要性を継続して主張！

全10項目交渉終了！職場から検証運動を展開しよう！