

申11号「2024年3月ダイヤ改正」及び「駅の無人化」に関する検証申し入れ 団体交渉①

1. 東北本線の駅無人化に伴い乗務員の取扱いを変更したが、お客さまへの周知が不十分なことから、継続して周知を行うこと。

回答 今後も必要な周知を実施していく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★取扱いが浸透する要素のひとつに Suica のご利用の拡大があったが、ダイヤ改正以降に Suica のご利用は増えているのか。また理由はあるのか。

・以前の交渉時点で3割程度だったが無人化以降に 駅のデータは多いところで4割程度に上がっている。理由は券売機がなくなったことでのきっかけはあると思う。また、3月から4月に変わるころで各駅大幅にIC利用率が増えている。6ヶ月定期を買われている方が4月の買い替え時期にモバイルや Suica 定期に移行したと捉えている。

★今回の取扱いを変えたことによって 列車ダイヤへの影響が最小限に食い止められているという認識か。

・ ダイヤ改正以降、想定した通りのオペレーションができています。 **取扱い変更によっての継続周知は必要!**

2. 「柔軟な短時間行路の設定について」の各職場における成果と課題を明確にすること。

回答 柔軟な行路設定により行路選択の幅が広がり、効率的に運用しているところである。今後も多様な働き方を一層推進し、社員と会社の持続的成長を図っていく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★今ダイヤ改正からシステムがリプレイスされたことによって柔軟な短時間行路の設定ができることによって、行路指定は前月25日が基本、切り出した行路は突発等が発生した場合は基本行路に戻すなど議論をしたが、職場の運用もそのようになっているのか。

・ 問題なく定められたルールでやられている。

★盛岡統括センターB9005行路で、昼食時間が取れない。

・ B9005行路は他の行路と比べると長いことは承知しているが、実際に健康に害を及ぼすかといったことは無いと判断している。

★出勤確認して乗務点呼、管理者の指示業務をして乗務という流れだが、乗務前に点呼することに変更できないか。

・ 準備時間に点呼時間が入っていて例えば点呼の何分を切り出すような取扱いをしてないが声は受け止める。

3. ワンマン列車の乗客に対する車内案内を充実させること。

回答 今後も必要な案内を実施していく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★ インバウンドのお客さまに対しては日本人と同じサービスをやっていくことが求められている。増加しているのであれば準備をしておくべきだ。

・ インバウンドのお客さまが増えている実態は認識をしている。こういった形でやっていくのかに関して新たにポスターを作る、放送をするなどに関してハード的な対応を具体的にするまでには至っていない。

★花輪線の安比高原駅は海外の方が乗車する機会が増えている。

・ 案内でどうにもならないという状況が続けば、対策はしていかななくてはならないと考える。

申11号「2024年3月ダイヤ改正」及び「駅の無人化」に関する検証申し入れ 団体交渉②

【八戸統括センター】

4. 行路内で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考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★毎回提出している中身になるが、問題意識とすると切替が2回あると安全が阻害されるリスクがある。切替1回にすることでリスクも少なくなるのであれば最優先で考えるべきだとこの間も議論をしてきた。労働組合としてもその考えは変わらない。
- ・引き続き検討課題の一つとして考えてはいる。切替の回数が多いから直接事故に繋がると認識はしていない。回数が少なければリスクも少なくなるということは承知しているので検討事項としては考えている。

【盛岡統括センター】

5. 盛岡駅ホーム上の安全確保のため、1537Mから2530Mの折返し運用を1537Mから1544Mへの折返し運用へ変更すること。

回答 車両運用については、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】★組合 ・会社

- ★会社回答の具体的内容は何か。
- ・運用を検討する要素があり、ホームのお客さまの実態や車両の検査・整備のタイミング、車両がどれだけ走行するかの車両キロ、一緒に整備をするグループ会社との調整、駅との調整などさまざま勘案して決定している。実際にこの列車のホームのご利用状況を確認したが、何か問題があると会社は捉えていない。
- ★運用変更となった場合に、車両の検査やグループ会社との調整等の検証はしたのか。
- ・仮にこのダイヤの運用変更をかけると支障をきたすところが出てくるので総合的に今の運用がベストだ。お客さまと安全に関しては変わらず重要でお客さまに怪我の無いようにするのが大前提になる要素だ。

6. 盛岡駅場面で入区列車へ誤乗するお客さまがいることから、到着列車後の同一番線からの発車列車を変更すること。

回答 着発番線については、お客さまの利便性や列車設定上の制約等を踏まえて設定しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★盛岡駅場面で到着して入区する車両に間違って乗ってしまう件数が3件発生している。原因として同一番線から発車することへの勘違いが起きてしまっている。
- ・ホームの番線を決めるとき、例えばこの列車は新幹線に接続になるからお客さまが遠くに停めるより近くに停めた方が乗り継ぎ時間が少なくすむことや列車時間の出入りの時間の関係でどうしてもこの番線になる等、そうした条件で決めている。
- ★案内を強化することによって番線変更をしなくても良いのであればそれで良いし、誤乗を減らしていこうという問題意識の中の手段として番線変更も手段の一つとして持っていることか。
- ・それも一つのやり方として認識している。できる、できないではあるにせよ、そういったことを防げることもある。

申11号「2024年3月ダイヤ改正」及び「駅の無人化」に関する検証申し入れ 団体交渉③

7. 釜石駅場面の662D「発前付加（発車待ち）37分」を解消すること。

回答 発前付加時分は釜石駅構内の都合により設定しているものである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★SLの定期運行が無くなったことによって、この待ち時間は必要ないのではないか。
- ・今回の設定だが、662D入換後に三陸鉄道の入出が釜石構内で発生することでの付加時間の設定になる。

8. 釜石駅場面の651D給油後に釜石本線転戦を釜石2番線に変更すること。

回答 今後も効率的な運行計画を実現していく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★以前も議論してきた中身になるが、会社の回答とすると災害対策やリスク管理の関係で空けておきたいという考えは変わっているのか。
- ・釜石駅の釜2番の認識は合っている。リスク管理上で空けているのは変わらない。
- ★リスク以外で空けておきたい理由はあるのか。
- ・リスク以外はない。何がなんでもこの番線にこだわるわけではない。実態を見て決めていきたいと考える。

9. 釜石駅乗務員休憩室に、十分な休憩スペースと設備を確保すること。

回答 必要な設備は整備しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★今回のダイヤ改正から駅内に休憩室が変更になり、最大4人位のスペースの休憩室ということでピークの集まる時間帯になると非常に狭いと声が出ている。
- ・会社としてしっかり整備をしてきたと認識しているが、箇所の社員からも意見を受けていて、それに対して改善をすることは改善するところは取り組んできた。
- ★休憩室の定義はしっかり休憩を取れる環境を整えることが前提だと思うが、その認識はどうか。
- ・その認識は合っている。引き続き社員が安心して休養できるスペースを確保することは目指していきたい。

休養の適正化の認識一致!

10. 3622Dの新花巻駅における新幹線接続の乗換時間を拡大すること。

回答 必要な乗換時間は確保しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★新花巻駅における新幹線接続について乗り換え時間を拡大することとなるが、新花巻駅における新幹線接続の乗換時間は何分か。
- ・乗換時間は7分であり、足りている認識である。
- ★実際に乗っているお客さまも乗務員も接続に関して気にする。特に3622Dは東京方面のお客さまも乗っているため乗換時間もそうだが、発車時間も三鉄からの接続も担っている。遅れた時に確実に接続を取ってもらうのが安心だ。
- ・現時点では乗換時間に関しては問題ないが、接続をとれる方が望ましい考えは持っている。ただ新幹線の時間があってそこから支線区の接続を考えると必ずしも余裕のある乗り継ぎの時間を確保できることにはならない。そこはお客さま目線で見た時に作れるよう会社の方でも引き続き検討をしていく。

申11号「2024年3月ダイヤ改正」及び「駅の無人化」に関する検証申し入れ 団体交渉④

11. お客様の乗車が多いことから1663Dと2538Mの盛岡駅発車順序を交換し、1663Dの盛岡駅発車時刻を18時30分とすること。

回答 列車設定については、お客様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】★組合 ・会社

- ★お客様の乗車が多い認識の中での要求だが、この時間帯の列車のご利用状況は多い認識か。
 - ・多くのお客様にご利用いただいている認識である。
- ★新幹線からの接続は100系2両と701系4両では輸送力は全然違うため、両数が多い方が良いことや、より多くのお客様にご利用していただくために時間設定が良いことについての認識は合っているのか。
 - ・継続してご利用するお客様が乗車できる、安心して乗車できる観点から検討していく。

12. お客様の乗車が多いことから1556Mと2544Mの間に旅客列車を新設すること。

回答 列車設定については、お客様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】★組合 ・会社

- ★夜の時間帯はお客様のご乗車が多い問題意識で、22時30分くらいの時間の列車があるとお客様が分散されてよいという要求になるが、会社が認識はどうか。
 - ・コロナ前は設定をしていた列車になるが、お客様のご利用実態を見てきたところになっている。そこは状況に合わせて列車を検討していく。現段階で設定をする、しないの話にはならないがそのような視点を持っている。
- ★1556Mから2544Mまで52分の開きがあるので、その列車の間に一本あると良いと認識している。
 - ・お客様が何を求めているのか、輸送力は盛岡に近い駅にニーズがあり、北上までに行くお客様より近いほうが会社としても認識をしている。

【一ノ関統括センター】

13. 短時間行路を基本行路に組み込み、行路数の一枠増を図ること。

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程に則り作成しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★一ノ関統括センター運転士は設定するにあたって7時間10分の線引きがあるので行路作成に入りきらず、別枠で運用すること議論してきたが、会社回答はどうか。
 - ・7時間10分の労働時間の枠に収まらなかったことで別枠により設定をしてきた。別枠で設定をしてきているが日々の出面数は変わらない。
- ★出面数も変わらず、運用ができるので6時間の短時間行路を7時間10分にして基本行路の枠に入れたほうがより柔軟に働きやすくなることや、現在育児介護Aを取得している社員はいないので必要な時だけ切り出してやったほうがより柔軟に運転士も行路を運用することができる。
 - ・他区所と比べて柔軟性、効率性は掛ける所はある。現場から声は上がっているのは把握している。枠数の考え方を確認しながら改正場面で検討していければと考えている。

申11号「2024年3月ダイヤ改正」及び「駅の無人化」に関する検証申し入れ 団体交渉⑤

14. B31 行路の仙台駅場面 2527Mを8時乗り継ぎ指定を行うこと。

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程に則り作成しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★2023年3月のダイヤ改検証交渉でも議論をしてきたが、トイレに行ける時間が無いことから議論をしてきているが会社の認識はどうか。
- ・仙台に到着して2527Mまでの乗り継ぎまでの時間が無いので小牛田まで長時間乗務の主張と受け止めている。乗り継ぎ時間については検討してきた内容であったが、限定の作業ダイヤの絡みで設定できなかった。
- ★現在もトイレに行けない現状は認識しているのか。
- ・折り返し時間だけの設定でトイレに行ける時間は労働時間設定上ない。この列車に限ったことではないが、足の長い列車は他にもあるので、この行路だけトイレに行けないのは問題かということそうではないと認識している。ただ乗務時間が長いとそういったリスクが出てくるのは把握しているので検討の一つとして行路作成をしていく。

15. 北上線 724D及び 726D到着後の入換と回 572D組成作業を無くし、724D及び 726Dは北上～一ノ関までは別々で回送すること。

回答 今後も効率的な車両運用を実現していく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★ダイヤ改の議論では到着する順番で入換をして連結すればよい要求の中で、MRSの作業ダイヤ調整があるの
でできないとの回答だったが、組成作業をなくし、別々で回送とすべきとの要求になるがどうか。
- ・別々で回送することに関して会社としては現行通り組成をして一本の回送で行くのがよいと考えている。効率的な車両運用の視点でいけば次に改正する場面があったとしても別々に回送するのではなく、一本での回送と考えている。
- ★会社として到着する順番で入換をするべきと思っているのか。今回はMRSの作業ダイヤ上で逆になってしまう現実もあって我々として変えてほしい要求になるが、変えられる現実になっていないので別々で回送する要求なる。その問題意識はあるのか。
- ・順番よりも効率的にロスなく回すのが望ましい。順番でやれば効率的と考える。

16. 仙台車両センター701系電車のワンマン放送を以前の放送内容に戻すこと。

回答 今後も必要な案内を実施していく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★ダイヤ改正前の放送内容に戻す要求になるが、この放送案内を取り扱っているのは東北本部か。
- ・車両を持っているのが東北本部なので決めている内容になる。
- ★乗務員は案内をしているが、乗り継いでから発車準備して発車までの間が一ノ関や小牛田の場面は時間が無い。臨機応変な案内はできることはできるが、実際にやる余裕がない。
- ・できる場面でやっていただいていると思っている。全てが音声案内だけでなく人だからできる案内の幅を持たせているのが趣旨だ。交渉での議論内容は東北本部には伝える。