

申5号「2025年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ 団体交渉①

1. 整理時間を変更する目的と理由を明らかにすること。また、変更する箇所と担務を明らかにすること。

回答 作業実態に応じて整理時間を見直したものである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★整理時間を変更する具体的内容は何か。

・盛岡支社管内の運転士業務・車掌業務を担当する社員が対象となる。これまで運転状況報告書で報告していた事項を、報告する事項が無かった場合は口頭のみとするルールに変更するため、整理時間の変更となる。

★この間、どのような経緯で整理時間を設けていたのか。

・運転執務基準で定められていたが、今回改訂となるため変更となる。

★運転状況報告書を作成する目的や2分の根拠は何か。

・運転状況や車両状況に関して報告が必要な事柄を報告していただく。また2分の根拠は全体的な整理時間を見てモデル時間として定めてきた。

★報告の有無の取扱いは変わるのか。

・そこは変わらない。報告する事項があればこれまで通り報告していただく。

整理時間の考え方を確認!

2. 列車遅延等で運転状況報告書を記載する時間は労働時間として取り扱うこと。またその場合の割増賃金単価を明らかにすること。

回答 就業規則等に則り取り扱うこととなる。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★運転状況報告書を記載する時間は労働時間として取扱うのか。

・記載する際は業務指示を行い、労働時間として取扱う。

★労働時間として取扱った場合の、割増賃金単価はどうなるのか。

・所定労働時間内で完了すれば割増賃金は発生しない。時間外労働となった場合は超過勤務となるので、その取扱いとなる。

記載時間は労働時間として取扱うことを確認!

3. 2025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。2025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】★組合 ・会社

★乗務員養成の規模感は昨年と同等くらいか。

・大きく変わることは想定していない。

★現場の指導員の声は年中養成をした中で負担が大きい。

・2回養成としたことで、人数規模が減るメリットもある。大変な思いも理解しているが、やりがいも感じてもらいながら養成を進めていきたい。

★本社が指定した研修計画もあるが、工夫する声は職場でも挙げていくし、職場の声を受けて検討するべき。

・支社として軽視するものではなく、意見等があれば検討していく。

申5号「2025年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ 団体交渉②

4. 相互運用を行っている職場における、車掌に関する教育時間と教育内容を明らかにすること。

回答 引き続き業務上必要な教育は行っていく。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★相互運用を行っている社員に対して職場毎で教育内容が違うのはなぜか。

・運転士と車掌どちらも乗務する教育の考え方として運転士は法令で定められているが車掌は定められていない。毎月の教育内容については、支社からの指導は無く、職場ごとに特情に合わせて行っている。

★教育時間や考え方は支社として統一するべきではないか。

・一律に決めるものではない。箇所が必要な教育を行う。

★安全を守るために教育に差があってはならない。相互運用での教育体制も支社として見ていくべき。

・安全は重要である。教育の考え方は現場と支社が一体となって進めていく。

5. 運転士と車掌の相互運用については、要員補充として行わないこと。

回答 担当者業務間の相互運用を行うことによって、安全とサービス向上に資すると考えている。また、社員が多様な働き方を経験することで、社員のさらなる成長、ひいては会社の持続的な成長に資すると考えている。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★相互運用の目的に要員補充は入っているのか。

・そこは目的としていない。

★公募制時の議論で職場現実として要員が足りない、相互運用として分母を増やし要員の穴埋めとなっているのではないかという認識を持っている。

・要員補充が目的ではない。相互運用も何のために行っているのかを社員にはしっかり伝えていく。

6. 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 引き続き適正な業務管理を行っていく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★我々とする乗務前の駅業務や企画業務は安全に阻害する一つの要素があると認識を持っている。

・乗務前の企画業務とかに関して安全が阻害される一つのリスクと捉えていない。安全が最優先であり大前提は変わらない。

★問題意識として「乗務前」である。

・乗務後の方が良いという方もいるが、乗務前に行くことを否定してしまうと、柔軟性や可能性を排除してしまう。そうではなく、メリハリをつけて意識をもって行うことが必要である。

7. 各線区での特別企画乗車券実施期間中やイベント等多客が想定される場合には車両増結すること。

回答 編成両数については、ご利用状況等を勘案して決定している。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★この間特別企画乗車券実施期間中やイベント等で増結をしてきた実績はあるのか。

・車両運用の考え方は、ご利用状況を勘案してとなる。イベント等で多客が予め予想される時は、ある程度輸送力が不足すると会社が判断をすれば、調整が付けば増結や臨時列車を設定してきた事実はある。増結でない場合は、お客さま案内も強化する等の対応は引き続き検討する。

申5号「2025年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ 団体交渉③

8. 22時以降始発の列車はツーマン運転とすること。特に、2544Mは酔客対応等の車内秩序確保の観点と安全確保の観点からツーマン運転とすること。

回答 ワンマン列車については、お客さまのご利用状況等を勘案して決定しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★我々の問題意識とすると、夜間帯の列車秩序の確保と安全確保の観点からツーマン運転とすべきだ。

・ワンマン列車を設定する考え方として、広いイメージでとらえると夜間帯の列車秩序の確保と安全確保の観点もあるが、ご利用状況を勘案している。

★未来永劫ワンマンとなるのか。

・ご利用状況等を勘案して、変更する場合もある。

★2544Mはツーマン運転とすべきと認識を持っている。ダイヤ改以降、変化点として検証していく。

・これに限らずダイヤ改正のトレースは行う。

9. 各現業機関において、業務に必要な現在員数を確保すること。

回答 業務に必要な要員は確保していく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★現在乗務員における、定期行路を分割して、別の定期行路につけるやりかた、いわゆる「増し行路」が多く発生している認識だがどうか。

・状況によって発生していることは承知している。勤務操配で代替要員を手配していく中で対応している。

★そもそも定期行路を担う現在員数が足りないのではないか。

・要員が足りていないということではない。だが以前と比較すれば全社的に社員数が減少しているところで余裕がない実態はあると認識している。

★教育も滞っている。要員が足りなく教育できない現実だ。

・見習いをする勤務指定ができないと進まないのは事実である。引き続き着実に進めていく。

★社員の成長や会社の持続的成長というが、進んでいない現実には社員の成長が止まっている。止めているのは会社ではないか！

・引き続き業務に必要な要員の確保、活躍フィールドを拡大していくことを加速させていくようなところを取り組んでいく。

**各現業機関で現在員数が足りていない！
社員の成長と言うが成長を止めているのは会社だ！**

【八戸統括センター】

10. 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】★組合 ・会社

★運転士と車掌の切替は以前から議論しているが、より少ないほうが安全は担保できると考えている。

・世間一般上、回数が少ないほうがミスが少なくなることは理解しているが、回数によって安全が脅かされる結論には至っていない。

申5号「2025年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ 団体交渉④

11. 車掌用シミュレーターを設置すること。

回答 現時点で設置する予定はない。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★過去に車掌用シミュレーターがあったが撤去した理由は何か。

・2024年6月に首都圏の職場で必要となり、全体を見た時に八戸のシミュレーターを移設した。

★2021年のダイヤ改正交渉時に、車掌業務はシミュレーターで訓練していくと議論してきた。シミュレーターがあるものと同等の教育があるべきだ。

・シミュレーターを用いた訓練は行われてきたが現時点で新設する予定はない。ただ、教育をしていく際に、訓練センターや現車を活用しての訓練等の工夫は必要となる。

【盛岡統括センター】

12. 行路及び乗務割交番の作成についての考え方を明らかにすること。

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

【主な議論内容】★組合 ・会社

★運用行路表で組の変更が案の段階で発生しているがなぜか。

・第一案では3組だったが、長い周期で交番を設定することで、乗務員にある程度先の休日が見えるメリットと、技量維持の視点で組移動が発生することから統合し3組構成とした。

★その後4組となった経緯は何か。

・意見集約を行い、DC養成で花輪線乗務の合間が空いてしまう懸念点があり、現行の4組が良いと判断した。主に教育面での転換養成の部分もあり4組とした。

★会社の言うメリットは、交番固定、組移動が発生しない前提であり職場現実はそうっていない。

・あくまで交番順序が先まで見えて居れば分かりやすいという考えである。

★E CDC組があることで教育が行き届いていない現実がある。教育を視点とした組構成とするべきである。

・担務に合わせた教育や手段をコミュニケーションを取りながら検討していく。

13. 23行路の回643Dの大幅遅れが見込まれる場合には、翌朝に「便633D～3636D」を設定し救済臨時行路で対応すること。

回答 状況に応じて必要な対応を行っていく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★要求項目を否定しているのか。

・否定していない。便乗の設定に限らず、さまざまな手段を講じていく可能性がある。

★山田線特有の問題があり、特殊性が故の要求となる。

・次期ダイヤ改正で輸送体系が変化するので、変化をとらえながら状況に応じて必要な対応を取っていく。

★この行路は労働時間が15時間28分で労働時間だけ見ても突出している。長時間労働の認識はあるか。

・長時間労働の認識はないが、各行路平均的にしなければならない問題意識は持っている。

申5号「2025年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ 団体交渉⑤

14. 山田線において、盛岡駅から宮古駅までの直通下り最終列車が盛岡駅発 13時12分であり、さらにご利用が減少することが懸念されることから対策を講じること。

回答 列車設定については、お客さまご利用状況等を勘案して決定している。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★盛岡から宮古までの直通最終列車が13時12分であり、さらにご利用状況が減少するのではないかと懸念しているが会社の認識はどうか。
 - ・ 定期列車の考え方はお客さまのご利用状況等を勘案して決定しているが、山田線においてもこのような列車ダイヤに判断せざるを得ない状況である。
- ★ご利用状況と言うが、ご利用状況を見て列車本数を減少させ、さらにご利用状況が減少し、さらに列車本数を見直すとすれば悪循環となる。
 - ・ 次期ダイヤ改正で設定する列車ダイヤがお客さまのご利用を踏まえているので、ご乗車していただくと想定しつつも当然環境も変わり、落ち込んでくればまた新しい列車体系を検討して決定する。
- ★「いわてホリデーパス」を利用しているお客さまも多くいる認識がある。今回の列車ダイヤだと盛岡滞在が90分くらいしかなく、「いわてホリデーパス」のご利用も減少してしまうのではないかと。
 - ・ すべてのお客さまに満足して頂けることは難しい。年間通した時に列車とバスを組み合わせでご利用いただく方も出てくるし、お客さまの選択肢もより広がってくる。
- ★列車にいかに乗っていただくかが課題である。
 - ・ 会社として乗らせないために列車ダイヤを作成しているわけではない。適正な列車ダイヤを提供していく事は変わらない。

【一ノ関統括センター】

15. 狛鼻溪駅と気仙沼駅にSuica対応機器を設置すること。

回答 現時点で新設する予定はない。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★狛鼻溪駅と気仙沼駅はSuicaでのご利用が多い認識である。
 - ・ Suicaでのご利用のお客さまがある程度降車している認識は持っている。簡易式改札機を置く考えに至っていない。
- ★新幹線とBRTはSuicaで乗れるが、大船渡線は乗れない。シームレスな世の中と矛盾している現実である。
 - ・ 引き続き検討していく。

16. B21行路3730Dを現行下2番線から客留1番線に留置のところ、北上本線に留置すること。

回答 現行通りとする。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★変更できない理由は何か。
 - ・ 北上本線に3730Dを入れる事によって運転時分を1分延ばさなくてはならない。そうすると東北本線の1535M下り列車の乗継時間が僅少のため、お客さまに不便が生じる。
- ★現在の客留1番線だと真夏に車内温度が上がり、快適ではない。
 - ・ 今回は対応できないが、車内温度はお客さまのサービスの観点から大事なことだと認識しているので可能な限り対応していく。