



2月14日 東地申第37号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ団体交渉を行なう! その①

1. 「2022年3月ダイヤ改正等」において、安全性・利便性・快適性がどのように向上するのか具体的に明らかにすること。

回答:安全・安定輸送を確保することを前提に、新型車両の追加投入、優等列車の停車駅や運転時刻の見直しなどを行い、快適性と利便性の向上を図る。

### 組合

#### ▶ 組合の主張

- ダイヤ改正の会社回答には「快適性と利便性の向上」を図るとあるが、安全性はどのように考えているのか。
- 社員の働きがいや働きやすさがあるこそ、お客さまに快適性や利便性を提供できる。しかし、一部の区所では平・休の渡りとはいえ「終電」と「初電」を担当する行路の案があったが支社としての見解を明らかにすること。
- 出勤時間については、行路順とすること。

### 会社

#### ▶ 会社回答

- ダイヤ改正に関しては、利便性が高まるように施策を作成している。そのうえで、安全性は損なわれないようにしている。
- 平・休の渡りとはいえ、良いとは言えない。今後、現場と調整していく。
- 列車ダイヤの設定によるが、できるだけそのように調整していく。

2. 「提案箇所体制について」は、これまでの「標準数」から「1日当りの出面数(作業ダイヤ数)」で示すよう考え方を変えた根拠を示すこと。また、現場で働く社員が希望と働きがいを持ち、業務の遂行ならびに、休日出勤削減・社員の健康確保の観点からこれまで通り「標準数」として示すこと。また、乗務員については「運転士」「車掌」と分けて示すこと。

回答:現業機関での柔軟な働き方の推進の趣旨を踏まえ、現業機関における業務量については、年間を通じた平均的な業務量の基準として、「変形等」「交代」「乗務員」の1日当りの出面数(作業ダイヤ数)を「管理・一般」に分けて示すこととした。

#### ▶ 組合の主張

- 2021年ダイヤ改正の提案では、標準数として年間に必要な要員数を示しており、今後も要員数については標準数で示すこと。
- 現場では休日出勤要請が後を絶たず、当直及び乗務員に疲弊感が出ている。支社として適正な要員の配置を行い、標準数での提案を行うこと。
- 組合としては現場で働く社員の安全と健康を考えた上で、今回の会社の要員の示し方は認めることはできない。
- 標準数の変更が無い区所についても示すべき

#### ▶ 会社回答

- 必要な要員は年間を通じた業務量として示しており、必要な要員数は確保している。考え方として変形・管理については助役以上の日勤、一般については事務、指導担当(乗務員勤務制度によらない者)、管理交代については当直、当務主務も入る。
- 必要な要員は確保している。引き続き、現場実態に合わせた要員を確保していく考えである。
- 要員の示し方について変える考えはない。
- 変更が無い箇所については、示す考えはない。

**対立!**



2月14日 東地申第37号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ 団体交渉を行なう! その②

3. 育児介護勤務利用者や当務主務、指導担当、兼務者等が乗務する短時間行路については制度適用者との意見を基に利用しやすい時間に設定すること。

回答:短時間行路については、線区ごとの輸送形態や箇所の実態に応じて設定している。

### ➤ 組合の主張

- 短時間行路の設定について、これまでの取り組みについて明らかにすること。
- 今後「マネジメントオフィス」や「営業統括センター」との兼務や、系統間を越え企画立案業務なども行なわれるが、短時間行路については必要以上に設定しないこと。
- 現場では年次有給休暇の取得率を下げるこゝがないよう配慮すること。
- 育児・介護勤務利用者から「出勤時間が早い」「仕事を続けるのが困難だ」と不満の声が出ている。現場の声に耳を傾けるべきである。

### ➤ 会社回答

- 全区所へのヒアリングを行なってきており、トランスではプロジェクトチームや当務主務を交えた意見交換を行なっている。
- 兼務や、系統間を越えた企画立案業務なども行なわれるが、必要以上の短時間行路の設定を行う考えはない。
- 引き続き配慮していく考えである。
- 貴側の主張は承る。列車ダイヤの設定や職場ごとの実態に合わせて行路を設定している。

## 現場の声に耳を傾け、

## 利用しやすい制度・行路を作成するべきだ!

4. 列車本数の決定については、お客さまのご利用実態を踏まえて適宜判断し、適切な運行本数を確保すること。また、今後ご利用実態が新型コロナウイルス感染症拡大前の水準となる場合には列車本数を増やすこと。

回答:列車ダイヤの設定は、お客さまのご利用状況や車両運用、設備条件等を考慮して作成している。なお、引き続き状況は把握していく。

### ➤ 組合の主張

- 今後のコロナの感染状況で列車本数の増減があるのか明らかにすること。
- 職場内でコロナが感染拡大し、休日出勤などの手配が出来ない場合の対策を明らかにすること。

### ➤ 会社回答

- 会社として、お客さまはコロナ前には戻らないと判断している。それを踏まえてダイヤ改正を行うので、新幹線などの優等列車も含め、各線区余裕を持たせている。
- 職場内で感染が拡大した場合は ①区所ごとで行路の持ち替え ②通勤時間帯のみ運行されている列車の運休 ③リスクダイヤ を検討している。



2月14日 東地申第37号

## 「2022年3月ダイヤ改正等について」の 申し入れ 団体交渉を行なう! その③

5. 列車乗務キロ削減による各区所における乗務時間の削減について具体的に明らかにすること。また、提案されている「乗務員の業務等の見直しについて」を行うことで睡眠を目的とした乗務の中断や、食事を目的とした乗務の中断など拡大されているものを具体的に明らかにすること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し、乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

### 組合の主張

- 乗務員勤務制度の見直しで拘束時間が拡大したが、乗務の中断の拡大は朝食を目的とした時間だけなので、行路にゆとりを持たせるべきだ。
- 「乗務員の労働時間の算定に向けた再実測の変更」について、実施した職場を明らかにすること。
- 徒歩時分については、ゆとりある時分とし、やみくもに減らすべきではない。

### 会社回答

- 乗務割交番作成規程に基づき、行路を作成しているので問題ない。
- 全ての区所にて再実測を行った。その中で、徒歩時分が変更した職場がある。
- やみくもに減らすつもりはない。

**徒歩時分は  
やみくもに減らさない!**

6. 乗務員基地再編成や乗務効率の向上が行われていることから、乗務員が休憩するスペースについては利用する社員の意見を反映させ整備をすること。また、新設する設備があるか明らかにすること。

回答:必要な設備の整備は行っていく考えである。

### 組合の主張

- 乗務員用トイレが無くなっている箇所がある。今まであった設備が無くなったことで、水分補給を控えたり、食事制限をしている乗務員もいる。乗務効率が上がっている中で、必要な設備を設置していくべきだ。

### 会社回答

- 必要な設備については引き続き整備をしていく考えである。老朽化したものについては取り替えていく。設備投資には現場でのコミュニケーションや優先順位を踏まえて判断していく。

**乗務効率が上がっている中、**

**必要な設備については引き続き**

**整備していくことを確認!**

➤➤ **その④へつづく**



2月14日 東地申第37号

「2022年3月ダイヤ改正等について」の

申し入れ 団体交渉を行なう! その④

7. 車両運用の見直しおよび仕業検査の有効期間見直しにより、仕業検査本数が変更となる箇所を明らかにすること。また、仕業検査切れが発生しないよう対策を講じること。さらに、車両運用の見直しによる車両数削減の考え方を示し、現在検討していることについて明らかにすること。

回答:列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案し車両運用を作成している。なお、引き続き必要な準備を行い、仕業検査を適正に実施していく考えである。

#### ➤ 組合の主張

- 「仕業検査の有効期間の見直しについて」本部-本社間でも団体交渉が行われているが、そもそも仕業検査の有効期間の見直しはいつから始まるのか。
- 有効期間が延びても安全や車両品質が担保される根拠はあるか。
- 東京支社管内で仕業検査本数の変更になる箇所と、具体的な本数の変更を明らかにすること。
- この間の仕業検査切れは変化がある時に起きている。教育や訓練を徹底するべきだ。

#### ➤ 会社回答

- 3月1日からだ。
- 技術の変化などで担保できる。
- 全箇所とも減少する。グループ会社における体制の変更はないと聞いている。
- 定例的に検査周期に関する講習会を行っている。仕業検査の周期を過ぎてしまうことは、内規とはいえ起こしてはいけない。社内でこれまでに取り組んできたことは変わらない。ヒューマンエラーを含めて対策を打っていく。

8. 2021年ダイヤ改正において作業環境の改善等による「働き方改革」の実現を図ってきた中で、今回の改正では保守間合が縮減される根拠を明らかにすること。また、今後の保守間合の拡大について考え方を明らかにし、必要な保守間合を確保すること。

回答:東京駅構内や武蔵野線などの保守間合を拡大するため、留置車両の疎開や貨物列車のう回を設定している。引き続き、全体最適を意識しながら保守間合を確保していく考えである。

#### ➤ 組合の主張

- 昨年のダイヤ改正において終電繰り上げなどを実施し、保守間合を拡大してきた中で、今改正で保守間合が削減された理由を明らかにすること。
- 保守間合削減が死傷事故の背後要因になっている。機械化など「働き方改革」が進んでも、保守間合が確保されなければ意味がない。

#### ➤ 会社回答

- 総武快速線においては、東京駅構内の工事の関係によるもの、山手貨物線においては貨物列車の疎開の関係によるものである。
- 作業のしやすさを当然考えるが、お客さまのご利用状況などを鑑みて、保守間合作業時間を設定していく。

・ダイヤ改正の目的は、お客さまの利便性向上が大切であるが、それを支える現場社員の働きがい・働きやすさを維持・向上させることも重要だ!  
・標準数の示し方の変更については、理解も納得もできない! これまでの労働条件向上の議論が蔑ろにされているため、改めて提示を求める!