



2月15日
東地申第34号

「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【基本】

団体交渉を行う【その1】

1. 列車本数の過度な削減はお客さまサービスの低下を招くことから、利用実態に合わせて利便性・快適性を確保すること。

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作成している。なお、引き続き状況は把握していく。

◆現在のご利用状況について明らかにすること。

◆2023年3月ダイヤ改正以降も、80%の推移でみているのか明らかにすること

◆2023年第3四半期決算での運輸収入95%に達成した根拠を明らかにすること。

◆お客さまサービス低下を引き起こさない為にも列車本数削減は利用実態を加味すること。

組合

◆2020年1月頃から新型コロナウイルスの感染拡大した。そのため2019年からご利用状況を見ている。微々たるものであるが、現在は80%まで回復したと認識している。

◆推移を見ていくというよりは、余力を持った対応を検討していく。

◆定期収入・特別企画乗車券・近距離旅客の増が考えられる。

◆お客さまのご利用実態を把握して設定しているが、2019年のご利用実態には戻らないと認識している。

会社

2. 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設定していくことは、乗務員勤務制度の見直しの趣旨とは相違するため、導入に関しては慎重に検討すること。

回答:「その他時間」については、就業規則に則り取り扱っている。

◆2019年3月「乗務員勤務制度の見直し」時に「その他時間」の指定に関しては、兼務者、当務主務、指導担当や育児介護勤務適用者などが、多様な働き方の実現という事で設定されてきたと認識しているが、会社の考え方を明らかにすること。

◆会社として拡大解釈しているのではないか

◆5職場(中野車掌区・東京車掌区・新宿運輸区・田町運転区・上野運輸区)で導入されているが目的を明らかにすること

◆「その他時間」の指定については2019年「乗務員勤務制度の見直し」の際の議論経過がある。導入当初は「多様な働き方の実現」の主旨から認識のずれが生じる。

◆我々は労働時間の短縮を求めている。「その他時間」をやみくもに付けるべきではない。

◆行路に組み込むのではなく変形が作れる要員を確保すべきである。

組合

◆2019年3月の改正以前から「その他時間」は就業規則に明記されている。今回行路に組み込むことは、会社として新しい考えではない。

◆旧東京支社時代ではなかったが全支社で見れば導入されているものである。

◆効率的な運用により他行路との構成が出来ないことなどもあり「その他時間」を指定し、企画業務を行う判断をした。「その他時間」の指定が泊まり勤務の前後についているものは、行路内容の濃淡で設定している。総合的な判断で5職場に設定した。

◆目的は変わらない。議論経過も残っておりそのように認識している。

◆やみくもに労働時間を伸ばす考えはない。時間を有効に使って頂き「企画立案業務」を行っていただきたい。

◆有効に使っていただく考えは変わらない。

会社



3. 2022年3月ダイヤ改正において「折り返し時間」の見直しが図られ、労働時間の不足が多数発生したことから、再発防止に取り組むこと。

回答:引き続き、必要な労働時間は確保するとともに、適正な労働時間を指定していく考えである。

◆2022年ダイヤ改正時に労働時間不足が発生した箇所を明らかにすること。

組合

◆ボリューム感が大きく、再実測調査を行い2人で作業を指示していたが時間の関係で一人作業をしてしまった箇所があった。

- ・京浜東北線での上野駅構内での出区的时间
- ・東京のUT 詰所から新幹線の便乗する計測箇所の見誤り
- ・東京電車区での千葉駅での到着の折り返し時間
- ・田町運転区の平塚駅での徒歩ルートを中央改札で設定されていると思い込んだ事象
- ・中野電車区での水道橋駅の折り返し時間の入力ミス

◆原因については再実測のボリューム感と二人作業を一人で行った事ということか？

◆二人作業を基本としていたが膨大な量で一人作業を行った事。またダブルチェック体制が取られていなかったことである。グループ内でも労働時間の見誤りは賃金に繋がることと教育をしている。またチーフにも復命をすることを指導している。

会社

4. ダイヤ改正毎に効率化が図られており、実労働時間及び拘束時間が増え取り扱い誤りも増えていることから、長時間労働の是正と安全確保の観点から各職場の適正な行路数を設定すること。

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おり、適正な行路数を設定している。

◆2019年以降、長時間乗務などによる取扱い誤りの件数を明らかにすること。

組合

◆「乗務員勤務制度の見直し」以降では、睡眠による事象も発生していたが全体的には減少傾向にある。

◆現場では長時間労働による疲労感が慢性している。労働組合としても検証を行い議論をしてきている。会社として労働実態や社員の声を聞くべきである。

◆実際は拘束時間は伸びているものの、行先地の時間などで休憩を意識した行路を作成している。また乗務時間も過去に比べれば横ばいか、減少傾向にある。

◆拘束時間を伸ばすのであれば、仮眠スペースにリクライニングシートの増設も検討すること。

◆労働時間が増えたことで取扱い誤りが増えたとは考えていないが現象としては受け止める。

会社



5. 労働時間が拡大され乗務員の疲労や負担が増していることから、食事を目的とした乗務の中断については適正な時間帯に設定すること。また運転士は6時間以上、車掌は5時間以上の実睡眠時間を確保すること。

回答: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おり、適正な行路数を設定している。

◆食事時間や睡眠時間の重要性の認識は一致できるか明らかにすること。また、食事時間の設定時間など、出来る限り検討すること。

◆睡眠時間の拡大は、制度改正以降どれだけ改正されているのか平均値を明らかにすること。

組合

◆列車ダイヤの設定もあるので難しいところもあるが、検討はしていく。

◆現在、資料がないが区別の方で返せるものは返していく考えである。

会社

6. 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の意見を基に利用しやすい時間に設定すること。また必要数以上に短時間行路の設定は行わないこと。

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

◆育児介護勤務適用者とのヒアリングは行われているのか明らかにすること。

◆継続的な議論になるが、可能な限り利用者の実態に合った短時間行路の設定時間とすること。

組合

◆ヒアリングに関しては、計画副長を返して全職場を首都圏本部として周り聞き取りを行っているところである。

◆行路選択制を導入しているので、現場でのコミュニケーションを取って頂きたい。

会社

7. 提案箇所体制は「乗務」として示されており「運転士」「車掌」の標準数が不明確である。既に首都圏本部や駅及びマネジメントオフィスとの兼務が行われて職場では休日出勤などの負担による体調管理、生活設計に支障が出ていることから、議論の基礎となる標準数については「運転士」「車掌」として分けて示すこと。また、箇所で示されている要員数は確保すること。

回答:現業機関での柔軟な働き方の推進の趣旨を踏まえて、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日当たりの出面数(作業ダイヤ等)を「管理・一般」に分けて示している。なお引き続き業務に必要な要員は確保していく考えである。

◆組合として、この間も標準数で示すよう求めている。示せないのか、示さないのか明らかにすること。

◆提案以降、新たな役職イノベティブスタッフが新設された。提案箇所体制のどこに当てはまるかわからない。現場ではイノベティブスタッフがいても休勤が発生している。提案の仕方に問題がある。

組合

◆首都圏本部として、標準数管理は行っていない。

◆切り分けて考えているわけではない。指摘事項は受け止める。

会社



2月15日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【基本】

東地申第34号

団体交渉を行う!(その4)

8. 今ダイヤ改正において検修及び構内作業の見直しによるグループ会社の体制変更がある箇所を示し、JR本体の業務に変更があるのか明らかにすること。

回答:グループ会社の体制については、グループ会社で定めることとなる。なお、当社の業務に変更がある場合は必要な周知は行っていく考えである。

- ◆グループ会社の体制変更はあるのか明らかにすること。
- ◆現場では JETS 蒲田事業所や JETS 田町事業所では体制変更されると聞いている。体制変更を把握している事業所を明らかにすること。
- ◆臨時修繕等が発生した場合、体制変更により対応できなくなり、安全や車両品質が低下する危惧がある。安全や車両品質、サービスレベルを低下させないようにすること。

組合

- ◆大きな体制変更はないと聞いている。
- ◆入換など本体の業務に影響がある作業については、各区所と JETS の事業所で調整を行っている。
- ◆車両故障等については、関係箇所と調整して対応していくため安全や車両品質は低下しないと認識している。

会社

9. 「変革2027」の実現に向けた組織再編により各車両センターが首都圏本部所属となったことから、首都圏本部が責任をもって丁寧に提案すること。

回答:真摯に対応していく考えである。

- ◆提案時には、説明を求めても回答できないことや、手持ちに資料がないことが多数発生している。首都圏本部として説明を行うのであれば、しっかり対応すること。

組合

- ◆回答にもあるが、今後もこれからも真摯に対応していく考えである。

会社

10. 安全に関する設備だけではなく、新人育成や転入者を教育するため、詰所の拡大や寢室増設などの労働環境改善は必要に応じて実施すること。

回答:現行設備で対応可能な育成計画を策定している。なお、状況に応じ、必要な設備の整備は行っていく考えである。

- ◆育成計画の設定基準を明らかにすること。
- ◆上野駅高架ホーム立ち番廃止に伴い7・8番ホームに ITV が設置されたが不具合が発生をしている。運車の立ち合いも行われていないと聞いている。早急に原因を調べて回答すること。また立ち合いを廃止したのならば問題である。これまで通りの取扱いに戻すこと。

組合

- ◆ロッカーの数・指導担当の負担にならないよう設定をしている。
- ◆ITV の設置は営業部が行っている。状況は聞いているが、把握していない。立ち合いが行われていないことも把握していない。現状を調べて窓口で回答していく。

会社

11. 2023年3月18日ダイヤ改正における各職場の「運転士、車掌運用行路表(その1)」を画面にて提示すること。

回答:必要な資料は提示している。

- ◆労働時間管理でミスが発生している。会社の管理に問題があることから行路表(その1)を提示すること。

組合

- ◆労働時間管理は会社として責任をもってこれからも行っていく考えである。

会社

12. ダイヤ改正実施後は労使で検証を行い、労働条件の変更や問題が発生した場合は労使で議論する場を設けること。

回答:具体的な提起があれば「労使間の取扱いに関する協約(令和3年10月1日締結)」に則り取り扱うこととなる。

「その他時間」についての議論経過・認識にズレが生じています。職場議論で展開していきましょう!