



2月5日  
東地申49号

## 2021年3月ダイヤ改正等についての申し入れ 【基本】を行う！その1

2021年1月7日「2021年3月ダイヤ改正等について」の提案を受けました。2021年3月ダイヤ改正は、安全・安定輸送を確保することを前提に、新幹線では上野～大宮間の速度向上による所要時間短縮や、上越新幹線へE7系を追加投入し利便性や快適性の向上を図ること、在来線では東海道線にE257系リニューアル車両を追加投入するほか、新着席サービスの導入や特急「湘南」を設定し利便性や快適性の向上を図ることなどを目的として実施されます。また、保守間合いを確保することを目的として、東京100km圏の主要路線での終電時刻の繰り上げと一部路線では初電時刻の繰り下げも実施されます。そして、今ダイヤ改正において、東京新幹線運輸区が発足します。さらには、就業規則第48条別表第1（以下、「就業規則別表第1」）に定める乗務主務、乗務主任、乗務指導係、乗務係については、就業規則別表第1に定める各業務に関する必要な教育を行ったうえで、順次、担当業務間の相互運用を行うことも提案されました。

提案では、「区所別行路数及び乗務キロ」を運転士関係・車掌関係と示すものの、その業務に必要な標準数については、「運転士」「車掌」と分けずに「乗務」として示す変更も行われました。大崎運輸区や大田運輸区では標準数が減少しているのにも関わらず、「運転士」「車掌」の減少数が明らかになっていません。このことは、列車の運行に必要な運転士と車掌の標準数を覆い隠していると言わざるを得ません。

また、「新たなジョブローテーション」の実施によって、職名としてあった「運転士」「車掌」を担務とし「乗務」へと変更を行い、担当業務間の相互運用を行うことは、運転取扱い業務を遂行する上での「判断力や行動力」「安全性や専門性」が低下することは明らかです。さらには、「新たなジョブローテーション」の実施により経験労働が阻害されているなかで、仕事の本質や仕組み、ルールの理解力が低下し取扱い誤りの増加を引き起こしかねません。

「2020年3月ダイヤ改正の検証申し入れ」の区所別の団体交渉では、乗務員勤務制度の見直しにおける「効率化のさらなる追求」による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の拡大を求めました。また、前夜出勤の増加や短時間行路の設定時間などの改善を次期ダイヤ改正で行うことを求め、現場や関係支社と可能な限り調整していくことを確認しています。

安全・安定輸送を前提として、利便性とお客さまへのサービス向上に繋げるとともに、組合員の「安全、健康、ゆとり、働きがい」を確保しなければならないと考えています。

東京地本は東京支社に対し、以下の通り申し入れを行いました。

その2に続く

2月5日  
東地申49号

## 2021年3月ダイヤ改正等についての申し入れ 【基本】を行う！その2

### ～申し入れ事項～

#### 【営業関係】

1. 各行先方面別最終列車に対する発車時刻は、平日・休日共に同時刻とすること。
2. JR線からJR線への終電時間帯の接続については、全ての接続駅において、お客さまの利便性向上の観点から便宜での接続ではなく所定接続とすること。
3. 連絡協定を結んでいる他会社との接続に関して、会社間での列車の発車時刻に余裕を持った時刻とすること。また、会社間での連絡協定を結んでいない他会社との接続駅においてのお客さま周知は会社間で責任をもって行うこと。
4. 列車の貫通作業について、1列車に対して社員の貫通要員を2名以上確保すること。

#### 【施設・電気関係】

1. 現在の夜間作業における勤務種別では、終電繰り上げ後の実作業時間に対応できなくなる場合が発生するため、超勤を前提としない勤務種別を設けること。
2. 電気関係積算マニュアルの改定に伴い、終電繰り上げによる各線区の短時間作業乗率の適用が変更になるが、『電気部門の変革2022』における工事制度の簡素化との整合性について具体的に示し、効率的な業務となるように見直すこと。

#### 【運車関係】

1. 「乗務員勤務制度の見直し」により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や睡眠を目的とした乗務の中断については可能な限り拡大すること。
2. 短時間行路の設定については必要最低限とし、育児介護勤務者、企画部門との兼務者の利用実態を把握するとともに、指導担当や当務主務の業務量を勘案し短時間行路を設定すること。なお、事情により指定された短時間行路の勤務が困難な育児介護勤務者には、育児介護予備の勤務を指定するなど年次有給休暇の取得の強制は行わないこと。
3. 新着席サービスが導入されている常磐線と中央線や、導入予定の東海道本線の各特急列車の車掌乗務体制は、サービス、防犯、防災の観点から複数乗務とすること。
4. 標準数については、「運転士」「車掌」という示し方が変更され「乗務」として示されたため「運転士」「車掌」の標準数が不明瞭であることから「運転士」「車掌」として分けて示すこと。
5. 就業規則第48条別表第1に定められている乗務主務、乗務主任、乗務指導係、乗務係の担当業務間の相互運用について、実施する目的と今後どのように運用していくのか考え方を明らかにすること。
6. 「2020東京オリンピック・パラリンピック」開催に向けて、現在検討されている列車及び臨時ダイヤなどについての考え方を明らかにすること。

#### 【共通】

1. 安全に関する設備だけではなく、詰所や寝室などの労働環境改善に向けた設備の新設や改善は必要に応じて実施すること。
2. 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。

**今ダイヤ改正は全系統に関わることから、安全、輸送サービスの向上、そして組合員の働きがい確保のために団体交渉に望みます！**