



2月24日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の再申し入れ

東地申第56号

【我孫子運輸区】【中野電車区】団体交渉を行う(その1)

(交渉を申し入れた経緯)

2022年12月23日、会社が輸送サービス労組東京地本に対し「2023年ダイヤ改正等について」の提案  
今回の改正では新たに「その他時間」が乗務員行路に指定され、その他時間を設定する箇所として

東京車掌区・新宿運輸区・田町運転区・上野運輸区・中野車掌区の5か所を示されました。

私たちは

- 「その他時間」について、企画業務や勤務箇所を離れて駅業務などを担うことは「乗務員勤務制度」の「その他時間」の趣旨から逸脱していること
- 2019年度に改正された「乗務員勤務制度の見直し」の議論経過で、会社による拡大解釈が行われていること

を指摘し、提案時の議論を終了しました。

2023年2月15日に行われた1年間の労働条件の基礎となる「2023年ダイヤ改正等の申し入れ【基本】」の  
団体交渉の中で「その他時間」についての議論を行い、指定箇所も5か所確認しましたが、

会社は基本交渉終了後に「我孫子運輸区」と「中野電車区」にも設定すると述べてきました。

両分会の団体交渉では「その他時間」について、会社から

- 「隠したつもりはない」
- 「言いそびれてしまった」
- 「基本交渉の2日前にはほぼ決まっていた」

などあり得ない回答を連発したことから、労働協約の「信義誠実の原則」を逸脱していること、誠実交渉義務違反であることを通告し、今回、再申し入れを行いました。

この会社のやり方がまかり通れば、労働組合の存続意義が軽視され、  
職場で働く組合員・社員の労働条件に大きな影響を及ぼします。

このような会社の進め方を認めない姿勢で団体交渉に臨んできました。

【共通】3項から議論

【共通】3. 今申し入れに対する団体交渉は2023年2月25日までに実施すること。

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。

組合

- ◆改めて、今交渉の申し入れに至った経緯については、会社の誠意ある見解・回答を求める。
- ◆3月18日ダイヤ改正に関わる労働条件である申34号及び申56号交渉の内容については早急に議事録確認と締結すること。
- ◆議事録確認内容は労使で共に努力することで確認すること。

会社

- ◆今回の申し入れになってしまったことは大変申し訳ないと思っている。今後このようなことがないように注意を払っていきたい。
- ◆やみくもに伸ばす考えではない。時間の約束はできないが努力はしていく。
- ◆議事録確認は共通の認識として努力していく。



## 2月24日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の再申し入れ

東地申第56号

【我孫子運輸区】【中野電車区】 団体交渉を行う (その2)

【共通】1. 我孫子運輸区と中野電車区に「その他時間」を指定した経緯を明らかにすること。

回答:業務のさらなる融合と連携に向けて指定したものである。

我孫子運輸区における「その他時間」設定の経緯について明らかにすること。 **組合**

**会社** 我孫子運輸区は今回権限移譲を行い、クロスを作成した。

12月12日に我孫子運輸区からクロスの内容の説明があった。その時には「その他時間」の設定はなく、行路作成の目的・狙いをお互いに話し合いを行ってきた。その席上で我孫子運輸区から現場の発意で「その他時間」の設定を行いたいと話がされた。首都圏本部としては「その他時間」の考え方は進めていただくよう話をしてきた。

1月の下旬に「その他時間」を設定していく話があり、首都圏本部として行路のバランスや交番順序の検討することを指導してきた。

その後2月上旬に乗務員行路に「その他時間」を指定した行路設定ができ、最終的に確定したのが2月16日となった。2月15日の基本交渉でお伝えするべきであったと考えている。

中野電車区における「その他時間」設定の経緯について明らかにすること。 **組合**

**会社** 中野電車区は首都圏本部が行路作成を行った。

12月20日に改正の行路案の作成が終わり職場に提示をした。その時の話し合いで中野電車区から「その他時間」について前向きに検討していると話があった。

1月上旬に管理者ミーティングで行路の内容を精査し、1月下旬の管理者ミーティングの中で「その他時間」をつくること決定。

2月上旬に基本行路の作成が終了と首都圏本部に連絡があり、2月16日行路が決定した経緯である。

現場からの発意というが、首都圏本部から指示したのではないかと現場への責任転嫁をしているとしか思えない。現場で熱意をもって「その他時間」を設定する思いは全く感じない。誰が決めたのか？他行路の負担が大きくなる。食事時間などのしわ寄せが発生する。 **組合**

**会社** 提案に向けてはキロ数・行路数など確定しなければならない。その後「その他時間」の設定については

- ① 労働時間の設定についてはやみくもに伸ばす考えはない。
- ② 効率化できる行路については効率化を行っていく。
- ③ 行路設定により列車ダイヤに凹凸があるところを調整する。

という意味で「その他時間」を設定している。やみくもに労働時間を設定しているわけでない。誰が決めたかは把握していないがあくまでも現場長を含めた職場の発意で設定している。

我孫子運輸区も区長の判断が反映されている。中野電車区では現場管理者ミーティングでの発意で作成された、現場の思いである。職場との意見交換を行いながら進めている。首都圏本部から作成するようには求めている。

行路作成の最終的な判断を行う箇所を明らかにすること。 **組合**

**会社** 「その他時間」の設定については現場からの発意があり作成することもある。最終的な判断は「乗務距離」「行路数」「労働時間」など総合的に勘案して首都圏本部として判断している。「その他時間」の設定は1月17～19日の全職場で指導副長や計画副長、指導担当説明会を行ってきた。現場とも理解を得ながら進めてきている。首都圏本部の指示ではなく、現場に寄り添いながら行路作成を行っている。現場に責任転嫁をしてきている考えはない。



## 2月24日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の再申し入れ

東地申第56号

【我孫子運輸区】【中野電車区】 団体交渉を行う (その3)

【共通】2. 2022年度東地申第34号「2023年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【基本】(2023年1月27日申し入れ2023年2月15日団体交渉開催)で議論している中で首都圏本部が我孫子運輸区・中野電車区の「その他時間」の指定について示さなかった経緯を明らかにすること。

回答:「2023年3月ダイヤ改正等について」の提案時に、業務のさらなる融合と連携に向けた「その他時間」を指定する計画のある箇所を示すとともに、変更となる可能性があることも併せて伝えていたところである。また、提案以降に指定を検討した区所についても、情報として伝えていたところである。

組合

今回東地申56号「2023年3月ダイヤ改正等について」の再申し入れの経緯として、会社は2022年12月23日に行った「2023年3月ダイヤ改正等について」の提案の場で「その他時間」を設定する箇所として東京車掌区・中野車掌区・田町運転区・新宿運輸区・上野運輸区の5カ所と提案しているが、間違いがないか明らかにすること。

確認!

会社

間違いはない。

組合

2023年2月15日に開催した東地申34号「2023年3月ダイヤ改正等について」の基本交渉で「その他時間」について議論し設定箇所は5箇所と回答しているが間違いがないか明らかにすること。

確認!

会社

設定箇所に減がなかったので間違いはない。

組合

基本交渉終了後、会社から連絡があり「その他時間」の設定箇所について、「中野電車区」「我孫子運輸区」の2箇所を追加してきたことで間違いがないか明らかにすること。

確認!

会社

間違いはない。

組合

会社は「その他時間」の設定箇所を2箇所追加したが、

- 提案時点では示していない「中野電車区」「我孫子運輸区」の区別交渉の項目で「その他時間」を項目としてあげることができなかったこと
  - 「我孫子運輸区」の区別の交渉では2月15日に開催された基本交渉の2日前に「その他時間」が入ることがわかっていたこと
  - 「中野電車区」の区別交渉では「隠していたわけではない」「言いそびれてしまった」と回答したこと
- など、東京地本として会社の回答を認めることは出来ない。労働協約・協定を結んでいる以上、JR東日本輸送サービス労働組合の存在を軽んじている行為であり、誠実交渉義務違反である。

確認!

会社

貴組合の存在を軽んじているわけではない。労働協約にある信義誠実の原則に則っている。申し上げていとおりに、申し訳なかったと思っている。意思疎通が出来ず、良い話の進め方ではなかった。課題克服に向けて再発防止に努めていく考えである。回答にもあるが今後もこれからも真摯に対応していく。



## 2月24日 「2023年3月ダイヤ改正等について」の再申し入れ

東地申第56号

【我孫子運輸区】【中野電車区】団体交渉を行う(その4)

【我孫子運輸区】1. 運転士・車掌における行路内の一部に「その他時間」を指定した行路、目的と運用方法について明らかにすること。

【中野電車区】1. 行路内の一部に「その他時間」を指定した行路、目的と運用方法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指定しており、業務のさらなる融合と連携に向けて、上長の指示する業務を行うことになる。

◆我孫子運輸区で「その他時間」を一部行路に設定した行路を明かし、設定した目的を明らかにすること。

◆中野電車区で「その他時間」を一部行路に設定した行路を明らかにし、設定した目的を明らかにすること。

◆「その他時間」の目的を PT や委員会につける根拠を明らかにすること。

◆労働時間の短縮を望んでいる。行先地時間をやみくもに変更せず、企画立案業務は変形日勤で行うこと。

◆乗務員勤務制度の中で取ってやる意義は何か明らかにすること。

◆我孫子運輸区では1徹削減などで他行路の負担が増大し乗務員の疲労が増大している。考えを示すこと。

◆見習い養成でその他時間の含まれた時間を乗務するのか、乗務時間が足りず変番が発生するのか明らかにすること。

◆我孫子運輸区車掌は要員が逼迫している。突発対応など「その他時間」の社員を乗務させないこと。

◆会社として「その他時間」を設定して、委員会・PT 等の企画業務を設定するということは、今交渉で示された業務内容は労働時間 B では出来ないという認識で良いのか考え方を明らかにすること。

◆「その他時間」で駅業務の有無を明らかにすること。

◆駅の業務は行わないと聞いている。駅では改札窓口を故意に閉めて企画立案業務をしている。出札窓口閉鎖なども行っている。その趣旨がある。「その他時間」を活用し案内業務をすることは趣旨から外れる。営業部と調整をすること。また必要な教育も時間をかけて丁寧に行うこと。

組合

会社

◆運転士、平日・休日33行路、車掌平日77行路乗務後に設定。現場での持ち替えで運転士は30行路に変更。

◆平日16行路の乗務終了後に設定。

◆PT や委員会活動、区内の環境整備、内勤補助などを考えている。車掌も同様の内容である。

◆列車ダイヤの設定により凹凸がありその時間の調整で設定をしている。委員会や PT に入っている方にはその業務を、そうでない方には環境整備を考えている。

◆他の運輸区では駅での案内業務を行っているのも聞いている。多くの社員に様々な仕事に触れていただくことが目的である。

◆その他時間を設定することを目的としているわけではない。効率的な業務執行体制を検討した結果、その他時間を設定する。

◆教導と同じ交番順序に乗ると考えている。時間が足りないようであれば調整も検討できる。

◆異常時では乗務を依頼する可能性はあるが平常時では考えていない。

◆労働時間Bは、列車遅延等に対応することを目的として設定されている時間である。「その他の時間」の業務内容とは別である。

### 労働時間Bで委員会・PTはできないことを確認!

◆今ダイヤ改正では駅の作業ダイヤに組み込むことは検討していないが、改札案内や多売時期の手伝いなどを検討している。

◆駅の作業ダイヤには入らないと議論してきている。案内業務をやらなれないと言っていない。駅の窓口を閉めていることや施策の進行状況も把握し、必要な教育を丁寧に進めていく。

### 労働時間Bの目的について確認!

3月18日ダイヤ改正!その他時間のあり方を職場から検証しよう!