

東日本ユニオン よこはま

JR 東日本労働組合
横浜地方本部
発行者/ 松田 和秀
編集者/ 教育・広報部

申2号「2017年3月ダイヤ改正」検証に関する団体交渉開催

横浜地本は9月7日、申第2号「2017年3月ダイヤ改正」検証（大船運輸区・国府津運輸区）に関する団体交渉に臨みました。

《主な交渉内容》

【共通】

1、運用行路表（他支社関係を含む）、運行図表、交番順序表、準備時間一覧表をプレス発表前までに提示すること

《回答》明らかに次第必要なものは社員に周知していく。

組合：ダイヤ改正以降、現場第一線で働く社員の声を反映し、働きやすい環境を作っていくためには2ヶ月前の提案では非常に遅すぎる。検討・職場での議論に余裕が無いのが実態である。最低でも4ヶ月前提案が望ましい。より多くの社員の皆さんと職場で話をしながら、よりよい労働条件・行路作成に携われるのだが。

会社：お客さまのご利用状況・声を反映してダイヤを作成し、それを基に各支社・現場との調整を受けて車両運用・乗務員行路を作っている。その作業行程の中で、これまでも準備出来次第提案を行っているが、手順を追っていくと現状のタイミングになっている。会社としてもいたずらに遅くしている訳ではない。可能な限り早く提案する考えは変わらない。

2、標準数については、各種委員会、各種訓練、各種研修、各種セミナー、育児休職、介護休職、静養休暇等加味して算出し、要員を確保すること。

《回答》業務運営上必要な要員は配置している。

組合：育児休職、介護休職等を含めて、会社が示している要員（現在員）で現場はやらなければいけない。休日出勤が増えていると認識している。もう一步踏み込んだ要員の配置は出来ないのか？標準数を一つの目安と言うが、何をもって要員の算出しているのか。年休を入れる代わりに休日出勤してくれという職場ある。年休を取りたい時に取れない。休日出勤をせずに年休を取れるように当然なのでは。各種委員会、各種訓練、各種研修、各種セミナー等、いろいろ必要だから開催する、当然だと思うが本来業務は何なのかということを知りたい。

会社：会社として否定はしない。標準数については会社の経営上指標の目安の一つであり、細かく議論はしない。最終的には必要な要員を配置するところを見れば、育児休職、介護休職は各職場によっては状況が違うが加味・考慮しながら必要な要員は配置してきた。今後もそうした部分については、考え方に変わりはない。しかし実働として出来なくなった場合は手立てはし必要な要員は確保していく。各箇所の要員の配置については、短期・中期・長期的に見ている。しっかりと人数を想定しながらやっている。

3、食事を取り得る時間として実質朝 30 分以上・昼夕 40 分以上を確保すること。

《回答》乗務割交番作成規程に基づき作成している。

組合：乗務割交番作成規程には取り得る時間と書いてあるが、取り得る時間とはどういう時間なのか。行路作成していくなかで、ここで食事になるという部分が出てくると思うが、詰所まで行く徒歩時間だとか、場所によっては遠いところもある。そうしたところも加味しているのか。

会社：目安であるので、大前提として一般線区・稠密線区というところがあって、実というよりは取り得る時間というところが目安となっている。30 分の間・40 分の間が基本的な考え方であるが、改善できるところは改善していくが、特に朝は当社としての商品としては列車ダイヤが多いところがあるので昼・夜は考慮している。

4、睡眠を取り得る時間として、実質 4 時間 30 分以上確保すること。

《回答》乗務割交番作成規程に基づき作成している。

組合：睡眠時間 4 時間 30 分と決めたものはあるのか。より安全面を考えた際 4 時間 30 分でいいのか。実際 4 時間 30 分の睡眠を取れるような時間が確保されているのか。私たちはチェックしている。着発 5 時間・6 時間設けているが、もっとゆとりある時間を設定出来ないものか。乗務員勤務制度の中には、緊張の連続では注意力が散漫になる。だからこそ事故を起こす原因とならないように緊張の解放を目的として乗務の中断を設けているとある。睡眠時間・乗務を降りて次の乗務に携わるまでの時間に値すると思う。しっかり実質 4 時間 30 分以上確保すべきだと強く要求していく。

会社：乗務割交番作成規程に書いてある 4 時間 30 分が望ましいという中身からです。とはいえ着発というところを加味しながらやっている。目安となる歴史があってそれを基に 4 時間 30 分という時間を作っている。入出区に関することについては JR 東日本運輸サービス (JETS) をお願いしている。取れていない部分については持ち替えも行っている。1 線 1 区ならば自由が利くが広範囲にわたるところについては見ているが継続的に勉強していく。

5、乗務員行路について B・C 運用の持ち替えを他支社 (他区) とできるようにすること。

《回答》乗務割交番作成規程に基づき作成している。

組合：ダイヤ改正前にも調整をつけながら、ダイヤ改正を迎える前に要求として行路の変更だとかをやってもらっているので、支社を跨いでの話をしていっていると思う。ただダイヤ改正後に可能性としては無理なものか。

会社：お互いに良くなればいいのだが、横浜だけが良くなるのはなかなかやってくれない。出来るものはお願いしている。ダイヤ改正後はまた内容が変わることになるので正直出来ない。可能な限り次期ダイヤ改正に向けて意見を受けやっていくが、入出区の部分で JR 東日本運輸サービス (JETS) に対しては 1 年間この内容でと契約しているので持ち替えは利かない。改正前までにギリギリのところ調整をしている。

6、新宿駅埼京線ホーム (1~4 番線) について安全確保の観点から朝夕通勤時の混雑緩和対策をはかること。

《回答》関係箇所伝えていく。

組合：実際朝見るとお客さまの流動が多い。埼京線が新宿に乗り入れるために作ったホームであってスペースのないところに作っている。場所によっては狭い箇所があると思う。お客さま頼みの安全でいいのか。責任を持って安全を確保していかなければいけない。

会社：新宿駅の状況については把握している。東京支社にはお願いしてあるが現時点での抜本的な対策は無いと回答を受けている。会社としてホームの安全対策は蔑ろにしているわけではない。ハード面とか声かけキャンペーンとかソフト面でも対策は取っている。引き続きお客さまの安全確保をしていく。

区別の項目交渉内容は、分会発行の情報を参照してください。