



新潟地本で! 横浜地本で! 長野地本で! 新たな仲間が続々と加入!



東日本ユニオンで 共にがんばろう!

9. 上越線において積雪による信号機等鉄道設備の

来冬期に向けて今冬期に発生した問題の対策を求める

申1号 2021年度冬期に発生した諸問題に関する申し入れ

新潟地本は8月4日、申1号「2021年度冬期に発生した諸問題に関する申し入れ」を新潟支社に提出しました。

- 2021年度の冬期は上越線で終日運休が続き、羽越本線では雪を抱えた列車の立ち往生が相次ぐなど、お客さまに多大なご迷惑をおかけする事態が数多く発生しました。
- 連日の雪害に対して、企画部門を含め系統や職責を超えて社員一丸となり対応に当たってまいりましたが、現場第一線の努力だけでは解決できない問題が数多く発生しました。
- 来冬期に向け今冬期の問題に向き合い、克服すべき課題を労使で認識一致するために新潟地本は8月4日、申1号「2021年度冬期に発生した諸問題に関する申し入れ」を新潟支社に提出しました。
- 申1号 申し入れ項目
 1. 今冬期、上越線で列車の終日運休が続いた原因と対策を明らかにすること。
 2. 運転再開見込みのプレス発表について今冬期の課題を明らかにすること。
 3. 当日、始発から通常運行を行っている中で、急遽列車を運休させる場合は、帰宅する旅客の救済を計画的に行うこと。
 4. タクシーによる乗務員の送り込みを解消する運用を隣接区及び隣接支社間で確立すること。
 5. 輸送障害時における気動車の燃料管理の考え方について明らかにすること。
 6. 羽越本線鶴岡・酒田間における吹き溜まり防止対策を明らかにすること。
 7. 2021年12月27日、羽越本線 羽前大山〜羽前水沢間・下興屋踏切に起因した輸送障害の原因を明らかにすること。
 8. 2021年12月26日、2022年1月1日に上沼垂信号場構内北部方ポイント96号及び97号で繰り返し発生したポイント不転換の原因を明らかにするとともに、対策を講じること。
 9. 上越線において積雪による信号機等鉄道設備の



- 埋没が発生し、列車運行が困難な状況が数日間続いたことから、計画的な一斉除雪を行うこと。
10. GV-E400系の乗降ドアに連続して雪が介在した原因を明らかにするとともに、雪が介在しない対策を講じること。
 11. 今冬期のホーム除雪に対する課題を明らかにすること。
 12. 上越線ガール湯沢駅ホームの除雪をテンポラリースタッフにより行うこと。
 13. 越後線越後曾根駅本線上りレピーターを着雪防止用のピニールで覆うこと。
 14. 上越線越後川口駅上り本線に施工した停日移設の検証を明らかにすること。
 15. 横取り装置におけるポイント融雪の課題を解消し、出動までの機動性を向上させること。
 16. 浦佐寮(社宅側含む)に消雪パイプを設置すること。
 17. 暖房予熱の見直しを行ったことによる成果と課題を明らかにすること。

幹申5号団体交渉を終える 労働時間と業務指示の根拠を示す

中央本部は7月11日、2021年度幹申5号「新幹線運転士の労働時間不足の修正を求める申し入れ」について、新幹線統括本部との団体交渉を行いました。

営業列車の駅出区による始発駅場面で、運転士に「発前15分」の労働時間を付けている理由を質し、始発駅の発車時刻15分前にドアを開けた後、監視のために労働時間を付加したとの回答を受けました。

ふれあい共済制度 新規加入募集のお知らせ

「ふれあい共済制度」は JR東日本労働組合独自の共済制度です。

組合員や配偶者が亡くなられたり、高度障害になられたりした場合に、残されたご家族の生活を支援するために、一時金ではなく年金として一定の期間にわたり給付する制度です。

ふれあい共済制度加入者のオプションとして、特定疾病の治療費として保険金が支払われる「重病克服支援制度」も選択できます。

- ◆新規加入・契約内容の変更ができるのは、年1回この期間のみです
- ◆地本締め切りは9月16日(金)
- ◆条件の変更なく継続する場合は手続き不要です
- ◆詳しくは東日本ユニオン役員まで

合に始発駅場面で営業列車は5分、回送列車は2分の労働時間を加えるよう求めましたが、必要な労働時間は確保しているとの回答を受けました。

以前の交渉でも示された「自動防止解除は発車時刻までに終われば良い」との考えに対して交渉団は、運転士と車掌の共同作業として「列番照合」と「手歯止めの収納確認」があることから物理的に無理であることを指摘しました。

統括本部側は、車掌のブロック図には「原則として発車の5分前を目途に列番照合を行う」と記述があるが運転士に定めはないとした上で、手歯止めを外し前頭運転台に移動する時間は確保されているので、列番照合ができる状況になった時に行うことで問題ないとの考えを示しました。

交渉団は、車掌が5分前と謳うのであれば、整合性を取るために運転士も5分前と定めて労働時間とつけて付けるべきだと主張

統括本部側は、運転士行路票に「(一)」で表記される時刻について、何の時刻であるかを記述しているものはないとしました。

交渉団は、作業指示書である行路票の中の「(二)」の時間について感覚で作業したり、人によってルールが変わったりする問題性を指摘し、「必要な労働時間の適正化」「安全を守る仕組み」は根拠が明確であるべきだと訴えました。

統括本部側は、どのような指導が良いのかを部内で検討していくとしながらも、労働時間を付ける考えはないとの回答を述べるとどまりました。

