

申7号「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ団体交渉実施！①

第1項 乗務員休養室、トイレ及び浴室の整備について昨年からの進捗状況を明らかにすること。

回答 必要な設備の整備を行ってきたところである。

【主な議論の内容】

- ・今年度は一ノ関運輸区男性・女性トイレ整備実施済。盛岡運輸区は2、3階男性用トイレ洋式化工事実施済。盛岡運輸区女性洗面エリア扉の新設工事中で、今年度中に使用開始見込み。
- ・北上乗泊女性浴室ユニットバスの増設を次年度予算へ要求はしているが、現時点で約束できるものではない。
- ・一般事業主行動計画の女性設備の整備については、気仙沼、釜石駅のトイレや更衣室は今年度着工。今後は休養室の関係の整備を2023年に向けて検討していく。

第2項 要員の示し方について、系統別に詳細を明らかにすること。

回答 年間を通した平均的な業務量の基準として、1日あたりの出面数（作業ダイヤ数）を示している。

【主な議論の内容】 ★組合 ・会社

- ★提案時に提案箇所体制として数字を示されたが、職場毎の事務や内勤、検修の作業ダイヤ数を示すべき。
- ・今後、柔軟な働き方の推進を踏まえ、箇所としての出面数で示している。箇所での業務量を作業ダイヤの数で示している。
- ・出面数（作業ダイヤ数）で示している数は作業ダイヤの種類数というより出面の数という意味合いになる。
- ★職場の受け止めは、自分たちの仕事がどの程度であり、何人必要なのかというものが見えないということで不安が大きい。職場の意見として出面数の詳細を示してほしいという主張だ。
- ・組合の主張は受け止めるが、1日の平均的な業務量として出面数で示している。業務量を作業ダイヤ数で示しながら、必要な要員については会社としてしっかり確保していく。
- ・年間休日数や年休数、その他さまざま業務の状況を加味したうえでの出面数と、しっかり必要な要員を確保していく。

職場の出面数の詳細を示すべきだと繰り返し主張！！

第3項 運転士養成について車種毎・職場毎の養成計画と指導操縦者の人数を明らかにすること。また、新規車掌研修と新規運転士研修のスケジュールを明らかにし、開催時期、養成が重複しないようにすること。

回答 業務上必要な養成を行うとともに、必要な指導操縦者を指定する考えである。2022年度の新規車掌研修は4回、新規電車運転士研修は2回を予定している。

【主な議論の内容】 ★組合 ・会社

- ・会社として運転士研修2回、車掌研修4回の開催だが、必ず2回やらなければならないということではない。今までも支社や職場の状況によって決定してきた。盛岡支社としては検討している段階。実態を見て養成回数を決定していく。
- ・今まで1年間で養成するECの人数と次年度養成人数は大きく変わらない。単純に2回になるが、各回の人数は少なくなる。様々な状況を加味しながら養成計画を作っていく。
- ★現場の指導員の意見を尊重しながら決めていただきたい。年間2回やるための指導員の負担も大きくなる。現在の人数では足りないということも想像できる。意見を聞きながらやっていただきたい。
- ★運転士と車掌の養成が同時並行になると、車掌から運転士研修に入る時期は車掌が足りなくなる。今回、盛岡運輸区では休勤も多く発生した。回数が増えるのであれば、要員のシミュレーションをしながら養成計画も考えていただきたい。

職場実態や指導員の意見等を踏まえて養成計画を作っていくべきであると主張！

議論内容を組合員と確認し検証運動をしていこう！

申7号「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ団体交渉実施！②

第4項 車掌において、臨時列車運行時は運転線区・使用車両に関する事前教育を行い、複数人対応できる体制を構築すること。また、事前教育は「現車の見学・実線区の乗務」を基本とすること。

回答 必要な教育を実施していく考えである。

【主な議論の内容】 ★組合 ・会社

- ★スーパーはつかりのリバイバル運転があった際に、実際に車掌で乗務できる方が本線乗務員1名、指導員1名だったが、複数人対応する体制を構築するべきである。
- ・昨年9月、12月にリバイバル列車が集中的に走ったが、東北DCと130周年記念が重なり特殊な列車が集中した。車種も区間も特殊で属人指定になった。今後も運行頻度等を勘案して実態に合わせて訓練を組んでいきたい。
- ・事前教育で現車の見学と実線区の乗務を必ずやらなければならないという基準は無いが、全く乗った事のない車種、線区に何の教育もせずに乗せる事は考えていない。必要な教育は行う。

第5項 駅区境界授受時分、各出先の折り返し時間、整理時間や準備時間等の考え方を明らかにすること。

回答 就業規則等に則り取り扱うこととなる。

【主な議論の内容】

- ・今回、乗務員の作業実態の見直しに伴い、準備、整理、折り返し時間が全面改訂になったが、就業規則自体は改訂になっていないので、組み立て自体は変わっていない。今まで使用していた作業時間は30年以上前の算定であり、ツールややり方の変化、作業内容の見直し等で作業実態を測り直している。
- ・境界授受時分は、実際には境界が無いのに境界授受時分を定めて運用していたところを見直した。一ノ関駅の留置線と盛岡駅の田沢湖線の留置線の境界授受を無くした。それに伴い折り返し時間が変わっている。
- ・物理的に境界が存在するのは、一ノ関運輸区、盛岡車両センター、八戸運輸区の3箇所となる。
- ・徒歩時間に関しては従来から踏切等で待つ時間は加味していない。考え方は一緒である。考慮はしていないものの、一定の余裕を持った時間を設定している。

第6項 運転士と車掌の融合の考え方を明らかにし、乗務員が不安なく乗務できる体制を構築すること。また、行路内での運転士と車掌の切替は1回とすること。

回答 担当業務間の相互運用については、就業規則に則り取り扱うこととなる。また、乗務員行路については、就業規則及び乗務割交番作成規程等に則り作成している。

【主な議論の内容】 ★組合 ・会社

- ★次期ダイヤ改正では1つの行路で、運転士、車掌の融合が提案されているが、1つの行路で運転士も車掌も担うのは安全に直結すると問題意識を持っている。
- ・基本的には制度上は可能だということ。必要な教育等があるのならばフォローはする。安全の視点で混ぜるから危険に直結するという認識はない。
- ★現在の行路案では運転士と車掌が交互に2回の切替が発生する。不安要素が多いという声を受けている。不安があるのならば2回より1回の切替が良いという意見が出されている。
- ・行路の組み方なので、意見はさまざまあると思う。そのような考え方もあると思うが、1つの行路の中で締切自体を最後に持つていくことで得られるメリットもひとつある。
- ・混ぜる事も出来るし、混ぜない事も出来るが、混ぜることによって効率的かつ働きやすいのであれば混ぜた方が良い。何が何でも混ぜれば良いと思っていない。来年以降絶対にこのパターンでやるとは言っていない。選択肢はどちらもある。
- ・携行品に関しては運転士、車掌の両方の物を持って歩かなければならない。初めてのケースなので解決しなければならぬ課題はある。

混ぜる事で危険に直結はしないが、一定の配慮や工夫が必要との認識が示される！

議論内容を組合員と確認し検証運動をしていこう！

申7号「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れ団体交渉実施！③

第7項 大船渡線 324D は乗車率が上がることで想定されるため、乗車指導を行うこと。

回答 必要により乗車案内を実施していく考えである。

【主な議論の内容】

- ・324D の乗車率はコロナ禍ということもあるが、昨年の通年を見た場合、3両で最大で70%前後。これを2両にした場合、計算上100%をやや超える程度だが、日によってはいかない時期もあると想定し、総合的に判断して2両になる。
- ・322D が気仙沼～千厩間が運転取り止めになるが、324D に流れてくる利用者もごく僅かであり、影響があるという判断ではない。
- ・2両にすることでお客さまのご利用が一定程度あると見ている。運用開始後、実態を把握したい。新入生が入学後の一定期間経過後に実態を見て乗車案内をしていく。
- ・車内混雑率は一ノ関が近づくところが最大と認識している。状況も踏まえ、課題があった際には解決に向けて現場との意見交換しながら進めていく。
- ・今後一切車掌を乗務させないという訳ではないが、基本的には今回判断した輸送体系で出来ることを考えてやっていく。

第8項 車掌におけるこの間の北上線補完教育の成果と課題を明らかにし、北上線及び大船渡線の補完教育は、3ヶ月に1回以上とすること。また、大船渡線のポケモンレイン乗務は補完教育に含まず普通列車で補完教育を行い、ポケモンレインは補完教育修了者とすること。

回答 必要な教育を実施していく考えである。

【主な議論の内容】 ★組合 ・会社

- ・北上線補完教育について新しいシステムを使ったチェック体制がしっかりと運用されていることは成果。
- ・乗務員履歴管理システムを利用して管理していくが、大船渡線の場合、臨時列車があるので、それも乗務機会1回とカウントしながら履歴を見ていくという計画である。
- ★ポケモンレインは定期列車とは停車駅も異なることから補完教育には不十分だとの職場の意見もある。また、外国人利用が多いなどの普通列車と異なる環境が多く補完教育に馴染まないとの声もある。普通列車で補完教育をしつつ、修了者がポケモンレインの乗務する方が良いのではないか。
- ★お客さま対応が普通列車と違い特殊な列車である。最初の1回は普通列車、次にポケモン乗務の方が景色や線形も覚えらる。
- ・特に補完教育として普通列車でなければならないという決まりはない。快速列車だから駄目だとは考えていない。
- ・補完教育は余力がある時に行う教育であり、ポケモンが走らない日に余力があり、補完教育をするのであれば、普通列車でやる事はあり得る。

第9項 遠野駅の「折1停目」の建植位置を運転士側に建植、または建植位置を高くすること。

回答 現行通りとする。

【主な議論の内容】

- ・実際に事象として停止位置誤りも発生したことは把握しているが、その停目に設備の不備があるという認識は無い。
- ・正式に盛岡運輸区から停目の改善要求は無い。設備改善の声を職場から集めているので、そこにあれば検討していくということになる。
- ・事象発生後再度乗務員へ周知し、注意喚起させてもらった。現段階で整備する考えは無いが、必ずしも未来永劫絶対にやらないということではない。やるとしても優先順位も出てくる。乗務員も注意しながら対応していただいているので、現段階では整備する考えは無い。

全9項目議論終了！
議論内容を組合員と確認し検証運動をしていこう！