

申14号「2023年3月ダイヤ改正」に関する検証申し入れ 団体交渉①

【八戸運輸区】

1. 運転士と車掌の融合行路における釣銭準備金作業時間が5分では足りないため、次期ダイヤ改正では実態に合わせて釣銭準備金作業時間を増やすこと。また、行路内の運転士と車掌の切替は1回とすること。

回答 必要な準備時間は確保している。今後も安全とサービスの向上及び効率的な乗務員運用を実現していく。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ・「釣銭準備金作業時間」は全社共通の時間であり5分である。その時間は釣銭とPOSを準備する時間である。
- ★現実的に、POSの電源立上確認、印刷機能の正常確認を行っているため、10分前後の時間を要している。
- ・そのような作業も「釣銭準備金作業時間」で足りていると認識しているが、カバンへの詰め替え作業の時間が掛かっている認識であるため、カバンへの詰め替え作業での効率的に行えるように検討していく。
- ★継続して議論しているが、運転士と車掌の切替は1回の方が安全性は高まるし、リスクが少なくなるため、次期ダイヤ改正では切替は1回とするべきである。
- ・切替の回数によって安全が脅かされる認識はない。また行路設定上全体の効率やバランスを考え、検討していくこととなる。

カバンの改良含めて改善していく！

【八戸運輸区】

2. 大湊線の停車時分と運転時分の余裕時分を確保すること。

回答 列車の時刻については、お客さまの利便性や列車設定上の制約等の条件を踏まえ設定しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★3月10日の大湊線陸奥横浜駅構内での速度超過事象を原因究明の観点から議論してきた。そのなかで、吹越駅～陸奥横浜駅の運転時分について議論してきたが、現行は223Dのみ7分で他列車は7分15秒か。
- ・運転時分はその通りである。列車ダイヤはお客さまの利便性と列車の設定上の制約を踏まえ検討している。結論とすれば列車ダイヤを変更する考えは無い。変える理由が無いと認識している。
- ★組合の問題意識からすると、3月10日の事象は「同時進入に気をとられていた」ことが要因の一つだと考えている。223Dが運転時分が7分であるが故に陸奥横浜駅で上下同時進入となる。そのため、他列車同様、運転時分を7分15秒にすれば同時進入のタイミングもずらすことができ、リスクが軽減される。
- ・しっかりと注意を払って運転していただくことで支社としての対策としている。継続してダイヤ改正に向けて検討していくこととなる。

事象の要因のひとつでも解消するべきと主張！

【盛岡運輸区】

3. DC行路のB31とB32の作業が均等ではないため、次期ダイヤ改正では作業の均等化を図ること。

回答 乗務員行路については、就業規則及び乗務割交番作成規定に則り作成している。

【主な議論内容】★組合 ・会社

- ★行路を作る際に「作業の均等化」の視点は入っているのか。
- ・要素のひとつにはなるが、この行路における均等化の問題意識は持っていない。
- ★先に出勤した行路が先に退勤する均等化と、組を入れ替えることによって組の均等化の2点の認識がある。
- ・便乗を変えて本務にすることは設定上問題ない。全体を踏まえて検討することとなる。
- ★会社の考える作業の均等化とは何か。
- ・労働時間Aでの均等化は図っているが、便乗や本務は重きを置いていない。

作業の均等化を図ることは一致！

申14号「2023年3月ダイヤ改正」に関する検証申し入れ 団体交渉②

【盛岡運輸区】

4. 盛岡車両センターの盛岡他区乗務員休憩所を宿泊できるよう整備すること。

回答 現時点で盛車セ盛岡他区乗務員休憩所を整備する計画はない。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★2023年3月ダイヤ改正交渉でも議論したが、交渉以降進展等はあったか。

・特にない。整備するには費用な優先順位等あり現時点で計画は立てられない。

★休養の適正化は共通認識のため、休める環境の整備が必要だ。

・宿泊できればいい考えはある。R便の往復代費用が掛かることの認識している。その課題も継続して検討していくこととなる。

★廃止も検討されているのか。

・現時点でその認識はない。

休養の適正化を引き続き議論していく！

【盛岡運輸区】

5. 東北本線の日詰駅、古館駅、花巻空港駅において上り線の100系3両停止位置目標を廃止し簡素化すること。

回答 東北本線古館駅、日詰駅及び花巻空港駅において上りホームの停止位置目標の一部撤去・新設を実施する計画である。

【主な議論内容】★組合 ・会社

・古館駅、日詰駅、花巻空港駅の3駅の上りホームの停止位置目標のキハ100-3 停目と6 停目を撤去し、4 停目と末端標をそれぞれ整備していく。今年度中の工事となる。

★4 停目の建植位置はどこか。

・現行の6 停目より母屋側で現行のキハ100-3 停目より末端よりの位置に計画している。

★ダイヤ改正交渉時には、下り線と同様にすべきという問題意識を議論したが、なぜ同様とならなかったのか。

・複数あるよりもある程度まとめたほうが良いという考えを持っていて、職場の意見も取り入れながら今回整備を計画した。

要求実現！

【一ノ関統括センター】

6. 31 行路について、520M~2527M間は時間僅少でトイレ等に行けないため、次期ダイヤ改正では時間を確保すること。

回答 列車の時刻については、お客さまの利便性や列車設定上の制約等の条件を踏まえ設定しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★東北本部だからできないと職場で言われているが、現実はどうか。

・1本の持ち替えだけでも簡単には出来ずにいた。一概に他支社だから出来ないわけではない。

★現状、520M~2527Mまでの間は到着から乗継までの折り返し時分しかないため、トイレに行けない。

・行路設定上、労働時間設定に問題はないが、トイレに行く時間はない認識である。改正の場面で調整が可能な限り検討していきたい。

可能な限り検討していくことを確認！

申14号「2023年3月ダイヤ改正」に関する検証申し入れ 団体交渉③

【一ノ関統括センター】

7. 37行路について、小牛田運輸区場面での休養が確保できていないため、次期ダイヤ改正では休養時間を確保すること。

回答 乗務員行路については、就業規則及び乗務割交番作成規定に則り作成している。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★現状小牛田場面で点呼から点呼まで4時間2分しかない。

・ 規程上問題ないが、他の行路に比べれば短い認識は持っている。

★検討出来る要素はあるのか。

・ 2599Mを小牛田で33行路と乗り継いではどうかという案をいただいているが、現行ダイヤのままでは後続に貨物列車が走ってくるので、小牛田駅で乗継時間を確保しなければならない。そうすると貨物列車に影響があるため、現行では明確な回答は出来ない。休養の適正化の重要性は認識を持っている。

★乗継列車の持ち替えは検討しているのか。乗継時間は何分なのか。

・ 持ち替えの検討はしている。現行の乗継時分は2分を見ている。

休養の適正化を引き続き議論していく！

【盛岡運輸区（車掌）】

8. 快速はまゆり号の東北本線内の停車駅を矢幅駅のみとし、ダイヤ改正以前に戻すこと。

回答 停車駅については、お客さまのご利用状況等を勘案し設定しているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★各駅停車によって車内巡回が困難になっていたり、指定券を確認できる時間的余裕が取れない現実がある。

・ そもそも各駅停車化の目的だが、特に盛岡駅から矢幅駅まではお客さまが多い区間であり、乗車機会の拡大等の視点をもってきた。それに加えて自治体やお客さまから求める声も多かった。その目的を踏まえれば、ある程度目的に沿った中身が出来ている。

★目的は否定するものはない。しかし、働く側も目的達成のために安全・サービスレベルの向上を図っているが問題意識がある。

・ 車内巡回は乗車の多い列車は出来ていないと認識している。出来る範囲で対応すると指導している。また、車内放送の活用や乗務位置を変更する等の対応をしていただきたい。

継続しての検証が必要だ！

【一ノ関統括センター（車掌）】

9. 大船渡線の補完教育について、車掌の不安を解消するために普通列車においてもワンマン解除にて定期的に運転扱いを教育すること。

回答 必要な教育を実施していく考えである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★5月4日の事象で大船渡線の増結におけるワンマン解除で11分の遅延が発生した。理由は車掌の集札に時間がかかってしまった。この間の議論でもあったが、普通列車で補完教育をしていれば防げた、または最小限に食い止められた事象であったと認識している。

・ 実際に、増結した時の精算業務で遅れたと認識している。お客さまの利用が変化していく中で、教育の考え方を柔軟にしていくことは必要だと考えている。

★教育をする機会があっても学びえない、学ぼうとしていないのであればその現実を受け止めるべきである。

教育に対する姿勢は安全に直結する。基本的な考えもあるが、一度立ち止まって見直す段階ではないか。

・ 教育も意識してやっていくのが必要と考える。重要性は認識している。ワンマン列車を補完教育のためにすべてワンマン解除はやらない考えであるが、コミュニケーションを取りながらやっていく。

全9項目終了！次期ダイヤ改正に向けてさらに検証しよう！