東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

JR東日本労働組合新潟地方本部

２０２４年１２月１日発行

第１４号（通巻第３３４号）

発行者：星山 圭　編集者：教育・広報部

申25号 団体交渉

安全・サービス・労働環境…ダイヤ改正の課題解消を求める

新潟地本は9月5日、申25号・2024年3月ダイヤ改正検証に関する申し入れの団体交渉を行いました。

今年3月のダイヤ改正は、只見線・磐越西線でのワンマン運転の実施や駅と乗務員の業務融合の推進、長岡統括センター・新潟統括センター発足を踏まえた営業・乗務体制の確立を謳い実施されました。

ダイヤ改正の実施以降、改善や見直しを求める多くの声が東日本ユニオンに寄せられたことから、安全やサービス、労働環境・働きがいの向上などの視点から検証を行い、申し入れを行ったものです。

運転士が車掌・駅業務の一人3役を担っている新津運輸区の相互運用を見直すよう求めました。

相互運用の基本は「運転士は車掌」「車掌は駅業務」「駅業務は複数個所」で良いかを改めて確認すると支社側は、基本的な運用の考え方に変わりはないと回答しました。

その上で、新津運輸区に限らず、将来的には社員の活躍フィールドの拡大として「一人3役」など多種多様な業務を担うことはあり得るとしました。

社員の負担が多くなると安全・サービスの低下に繋がりやすいと指摘し、実施することだけを先行せずに実態を把握した上での対応を求めると支社側は、逆に経験によって安全レベルが上がることもあるとの考えを示す一方で、現場の把握については色々な声を聞いて施策を展開したいとしました。

相互運用を担う社員の養成を急ぎ過ぎであり、実態に合った教育・運用であるかを振り返るべきだと指摘すると、「サポート」「フォロー」「教育」も含めて実施し、必要であれば今行っている教育以外のことも考えたいとしました。

将来的には多種多様という考えは初めて聞く内容であり、現状も含めて社員に説明しなければ担っている社員は理解できないと指摘すると支社側は、説明が足りないのであれば丁寧に説明をしていきたいとしました。

◆　◆

いわゆる日勤行路の拘束時間を13時間以内に調整するよう求めました。

限度の定めはないとはいえ、長い拘束時間は世の中の働き方を見た場合に逆行していると指摘し、新潟支社内の日勤行路に対する考えを質すと支社側は、地上勤務の者から見ると1日の労働時間としては長いとする考えを示しました。

拘束時間が長いため日勤行路はどこの運輸区でも真ん中に組むしかないことを指摘し、解消する考えはあるのか質すと支社側は、可能であれば解消したいが、あくまでも乗務割交番作成規程に基づき作成するものであり、可能でなければやむを得ないとの考えを示しました。

ダイヤ改正PTがあれば行路修正ができたのではないかと問うと、多くの社員から見てもらえれば色々な意見が出てくると思うとして、約束はできないが次の改正で配慮はするとしました。

実態に即した作業・環境の整備を

今回のダイヤ改正では発車の4分前まで列車の行先表示が変わらないなど、乗継時刻指定を多く設定しているために作業方で様々な歪みが発生していることを指摘しました。

運転士の拘束時間調整のために乗継時刻指定も行っていることを明らかにした支社側に対し組合側は、乗継時刻指定で拘束時間を調整しないよう求めました。

支社側は、今回は時刻指定が少し多いと認めた上で、極力乗継指定は行わない方が乗務員の作業的にもスムーズに行くとの考えを示し、可能な限り解消したいとしました。

◆　◆

車掌の乗り継ぎについて、列車番号が変わる場合は「始発」として発車時刻までの出場である一方、変わらない場合は到着時刻に出場しなければならないことが相互運用者に周知されていない実態を指摘しました。

支社側は、同じ作業であるのに矛盾があり改善したいとの認識を示し、優等列車は除き普通列車は始発・終着で整理するよう次の改正で見直したいとの考えを示しました。

◆　◆

運転士の折返し乗り継ぎ場面において、乗り継ぎ時刻が指定されている際の乗り継ぎ箇所は発運転台とするよう求めました。

支社側は、運転士作業標準の定めるように乗継箇所は到着運転台が原則であり、乗継時刻が指定されている場合も同様であるとしました。

組合側は行先・案内設定など、発運転台での乗り継ぎには様々な利点があることを主張しましたが支社側は、「乗務割交番作成規程」以上の新潟支社の独自のルールはなく、作業標準を変更するしかないとの認識を示しました。

養成・教育、技術保持に対応した行路を

運転士の新規養成の時間が減ったため、29日交番であると同じ行路を月1回しか乗務しないことから、新潟運輸区の交番日数を見直すよう求めました。

支社側は、大人数の養成年があったなかで新潟運輸区からの要請もあり、指導担当とキャッチボールをした結果だとしました。

組合側は、養成期間中に1回しか乗らない行路も生じ得る29日交番は新規養成組に相応しくないと指摘し、教導員など現場社員の声を聞くよう訴えました。

◆　◆

見習いにより乗務時間に差が出るため、分割親行路と、土休日運休列車により運用が変わる行路を運転士新規養成の交番組に入れないよう求めました。

支社側は、行路作成時に新規養成組であることは意識していたが、土休日運休については意識していなかったとして、意見を参考にしていくとしました。

◆　◆

分割・併合作業が過去に比べれば減っている中で、分割・併合の技術保持に対する考え方を明らかにするよう求めました。

必要な教育については行っていくとの考えを示した支社側に対し、作業そのものを残す考えはあるのか質しました。

支社側は、異常時での対応もあることから作業ができないということは避けたいとして、運用ありきでは無いが作業を減らさないようにしたいとの考えを示しました。

ダイヤ改正以降は併結作業が無くなった車掌においても、異常時で急遽、ホロ・サン板の取扱いが発生したことがあることから、車掌への教育に対する考えを質し、2年ごとの訓練センターで実施しているとの回答を受けました。

訓練で全員が取扱える訳ではないことから職場での教育も必要だと主張すると、支社側は検討していくとしました。

団体交渉の日程決定！

申5号　**「2024年度の冬期の取り組みについて」に対する申し入れ**

2024年12月4日（水）13時30分より

申4号　**再三繰り返される「労働時間改ざんによる賃金未払い」の是正を求める申し入れ**

2024年12月5日（木）10時00分より