

## 交渉速報 (要旨) 申25号「2024年3月ダイヤ改正検証に関する申し入れ」①

### 1. 新津運輸区の相互運用の運用方法 (運転士・車掌・駅業務1人3役) を見直すこと。

- 会社回答：駅業務・運輸業務の相互理解・融合による社員の活躍フィールド拡大を目指していく考えである。  
組合→改めて確認するが、基本の相互運用は「運転士は車掌」「車掌は駅業務」「駅業務は複数個所」で良いか？  
会社→運用の考え方に変わりはない。将来的には多種多様な経験をしてもらいたい。  
組合→「将来的には多種多様」は初めて聞いた。急な話で困惑している。  
会社→鉄道オペレーションを維持するには3役もあり得る。  
組合→実態に合った教育・運用であるか振り返るべきである。養成が急ぎ過ぎである。

### 2. 始終業が1暦日で完結する乗務行路 (いわゆる日勤行路) の拘束時間を13時間以内に調整すること。また、拘束時間が13時間を超える場合は労働時間Aの限度を10時間以内に調整すること。

- 会社回答：乗務行路については、乗務割交番作成規程に基づき作成しているところである。  
組合→時間の限度について規程に記載はないのか？  
会社→記載はない。地上勤務者から見れば拘束時間は長いと思う。  
組合→日勤行路が長いから、交番順序の真ん中に入れるしかない。  
会社→規程に基づいて作成している。拘束時間を長くしようとは思っていない。  
組合→ダイヤ改正PTがあれば行路修正ができたのではないか？  
会社→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。  
組合→次の改正に反映できるのか？  
会社→お客さまの要望もある。約束はできないが配慮はする。申については担当者に渡したい。

### 3. 行路作成において、乗継時刻指定で拘束時間を調整しないこと。

- 会社回答：乗務行路については、乗務割交番作成規程に基づき作成しているところである。  
組合→時刻指定をした結果で拘束時間を長くしないようにしていると感じる。行先・案内設定はどちらが行うのか？  
会社→発運転士が行う。  
組合→作業に様々な歪みが発生しているのが今回の改正である。  
会社→今回は時刻指定がちょっと多い。極力無い方が作業的にスムーズになるとは考えている。  
組合→車掌の乗り継ぎについて列番が変わらないものは着乗継になっているが、相互運用者に周知されていない。  
会社→矛盾しているとは思っている。次の改正で見直したいと思っている。優等列車は除き、普通列車は始発・終着で整理したい。

### 4. 折返し乗り継ぎ場面において、乗り継ぎ時間が指定されている際の乗り継ぎ箇所は発運転台とすること。

- 会社回答：乗継箇所については、運転士作業標準に則り指導しているところである。  
会社→到着運転台が原則である。  
組合→乗継時刻が指定されている場合はどうか？  
会社→記載がないので到着運転台となる。  
組合→発運転台での乗り継ぎを指定すれば、行先・案内設定等、色々と都合が良いと思う。  
会社→作業標準を変更するしかない。