



申4号

「2023年3月ダイヤ改正」

に関する申し入れ 交渉実施

12月23日2023年ダイヤ改正について提案を受け、検討を進めてきました。この間もダイヤ改正は安全・安定輸送の確保を大前提に、現場で働く社員の労働条件の最たるものであると位置づけ、検証交渉をはじめ議論を重ねていく上で、労使における認識の一致を図ることが重要であると考えています。

現在、お客さまのご利用は以前に比べ一定程度は戻りつつありますが、社会環境は刻々と変化する中で引き続き厳しい経営状況であることは認識しつつも、トッププライオリティである究極の安全の追求、お客さまがより便利・快適にご利用いただけるようなダイヤ改正は、現場で働く社員が働きがいを持ち、そして安心して働くことのできる環境なくして実現することは出来ません。このことから申し入れを行い、申4号交渉を行ってきました。

1. この間の議論経過を踏まえ、ダイヤ改正提案の目的を改めて明らかにすること。

回答 2023年3月ダイヤ改正では、安全・安定輸送を確保することを前提に、東京駅発の特急「湘南」の増発、南武線における朝の通勤時間帯の増発を行い、利便性の向上を図る。また、お客さまのご利用状況に合わせ、東海道線における夜の通勤時間帯の輸送体系を見直すとともに、横須賀線では、E235系の投入を引き続き実施し、快適な車内空間を提供する。

組:ダイヤ改正の提示のやり方や、我々にどうしてほしいのか、詳しい提案がないのではないかとより良いものにしていくためにするには不十分では?形式的な提案ではなく、労使議論を踏まえた上でより良い施策にしていこうということの良いか?

会:形式的にはではなく、現場の問題点を出してもらうために提案している、提示したものについては会社としてこれが重要だと思い提示している。労働組合との議論を重要視してない訳ではない。

組:そうであれば、何故会社は私たちが求める物を提示してくれないのか?会社としてこれが重要だと思ったのではなく、これで十分ではなく、要望を聞き入れないのか?

会:会社としてはこれ(その1)が最善である。 組:その1を見てどうして欲しいのか?提案した意味は?

会:行路の中身、変わったところを見れる。組合員との議論の材料、議論してもらって問題点を出してもらって、団体交渉に持ってきてもらう。

組:労働時間等の詳細な内容が明らかにされないのは何故か?

会:会社としてはその時点で発表できるものを出しているし、最善の物を出している。



組:より良いダイヤ改正、より良い施策にしていくために今のやり方で不備がないと言えるのか？

会:不備は無い。

組:より良いの認識が一致しない。 会:主張は受け止めるが、我々としてはこれが最善だと考えている。

交渉のポイント

より良いダイヤ改正するため、労使議論を重要視していないわけではないと言っているが、提案資料に対し認識は一致しない。

2.2023年3月ダイヤ改正において、業務のさらなる融合と連携に向けた「その他時間」を行路内の一部時間にしていくとしているが、具体的に内容を明らかにすること。

回答 行路の一部に設定される「その他時間」において、駅業務等を実施するものである。

会:具体的に決まっていないが、決まったら訓練等で伝えていく。

組:施策実施ありきになっていないか？議論が上手く進まなかった場合、見直しなどの判断はするのか？

会:仮に合わないとなれば見直すこともある。

組:現時点で課題はあるのか？ 会:特段課題はないと聞いている。

組:視野を広げる以外に何か成果はあったのか？

会:新たな気付きであったり経験を積むことができる、若い社員が乗務員経験のある社員の話を聞いたりすることでコミュニケーションがとることができる。

組:駅業務等とは？駅以外もあり得るのか？

会:具体的には決まっていない。(統括センター)エリアの中で乗務員区や駅の特状が違うので、そのエリア内で何ができるのかという考えである。お客さまと接するのが主となると思うが、今ある業務との融合という考え方である。

組:異常時等で駅に行けないとなった場合、駅の運営に問題はないのか？

会:運営上問題がないようにする。

組:企画業務をやることもあるのか？

会:区の判断で今後そうなる場合があるかも、その場合は社員へ説明する。

3.「今後の業務量の示し方について」とする標準数から出面数へ変更されているが、必要な要員を確保しているとしつつも、休日出勤増加などの労働環境の悪化していることから各運輸区における休日出勤の実態を明らかにすること。

回答 不要・不急の時間外労働を命じないことや、計画的な業務遂行を徹底することにより、適正な労働時間管理がなされるよう取り組んでいる。なお、引き続き業務運営上必要な要員は配置していく。

会:会社としては休日出勤が発生していることは把握している。なるべく無くしていかなければという思いはある。

組:具体的に、どの職場でどれだけ発生しているというのは把握しているのか？

会:具体的に数を把握しているわけではない、どの職場かも分からない。

休出の数が多いか少ないかは一概には言えない。



会:乗務に穴が開いたからといって研修、出張が取り消しには必ずしもならない。

組:出面数になってとても分かりづらくなった。兼務している社員は必要な要員として入っているのか？

会:必要な要員として入っている。

組:現場は疲弊している、支社にその声は届いているのか？

会:支社から兼務で現場へ行ったり、兼務者を増やしたり対応はしている。

組:できるだけ休日出勤は減らしていきたいという認識は一致している。しかし、横浜運輸区の車掌は予備者がゼロの時もあり、十分な要員がいるという認識ではない。

会:これからも検討していく。

交渉のポイント

休日出勤を減らしていきたいという認識は一致しているが、具体的に把握をしていない。現場の声を聞くべきである。

4. 申3号「2022年3月ダイヤ改正」検証交渉の議論に基づき、各線区における食事・睡眠を目的とした乗務の中断を拡大すること。また14:00頃の継続乗務を解消すること。

回答 列車ダイヤの設定や運用を勘案し、行路を作成している。

組:数字上の問題はクリアできているからということではなく、そういう状況下で乗務員が勤務しているというのを理解してもらいたい。14時台の継続乗務にしても科学的根拠を持った上で行路や労働環境を整えていくべきではないか。

会:列車ダイヤや規定がある中で、単純に平均化できるかと言えば難しい部分はある。かたやアンバランスな部分は平均化できるか検討していく。14時台の継続乗務にしても、交代したら退勤が遅くなってしまったり、他の乗務員区の出勤時間に関わったりする。相手があるものなので調整していくことになる。

組:バランスは大事だと思う。課題を解決していく一つの視点として検討されたい。交代して一息つくことでトッププライオリティである安全にもつながる。退勤時間が遅くなろうが交代すべきだと思う。

会:行路作成の件は意見として承る。

組:実睡眠は4時間半の確保という考え方は？

会:睡眠時間についてなるべく多く確保したいという思いはこちらもある。

組:実睡眠時間というのも視点にいれてほしい。

会:入出区がセットになる行路のつくりが泊行路ではどうしても多くなる。なるべく多く取ればという認識ではいる。意見として受けつつ着発6時間というルールで作成していかなければならないというのは認識されたい。

5. 申2号「2022年ダイヤ改正」検証交渉の議論に基づき、充電環境の拡充を図ること。

回答 必要な設備は整備している。

組:横浜運輸区の環境はとても良いと思っている、行先地の環境が十分ではないので、ぜひ他職場への展開をしてほしい。前回から何か検討したことはあるか。

YOKOHAMA MAIL NEWS



2023.2.24 No. 018

会:各区所に充電ケーブルの交換状況、劣化して交換したという実績がないか聞いてみたが、そこまで件数は多くないと回答があった。会社としては、ケーブル等が故障したりしたときは職場に申し出て交換してもらうことになる。

組:そもそもタブレットに依存し過ぎでは。故障や不具合に気付くときは本当に必要な時であって、そういう時のために対策を拡充されたい。例えば寝室に予備の充電器を置いておくなど。

会:出先に配備ということだが、個数も区所で古いものは多数ある。古いものを置いても使えなければ意味がない。個数も限られている。現時点で行先地に配備するということはない。

組:古いものが使えるかどうかどうか確認したうえで、予備として行先地に配備することは可能ではないのか。

会:古いものがあると言ったが使えるものではなく過去に使用していたものを破棄せず保管している状態。予備として置くレベルではない。ケーブルが故障した事象もそんなに聞いていない。

組:ゼロではないのではないかと。

会:途中で壊れてしまったから交換してくれというのは過去にはない。現時点で配備する予定はない。

組:故障だけではない。忘れてしまうこともある。その時に予備があればそれで済む。当たり前の充電環境を整えてほしい。古いケーブルを使用できるか確認して配備すればコストもかからない。柔軟に対応するべきである。

会:全箇所予備のケーブルがあるか確認していない。忘れてたというのものもあるがそれはケーブルに限らない。全てをバックアップできるわけではない。予備を配備するつもりはない。

組:出来ることをしっかりやるべきである。古い物がある程度あることが分かっているなら活用していくべき。コストがかかるものではない。何故できないのか。

会:会社としてはモバイルバッテリーの貸与というところに重きを置いている。

組:ケーブルが壊れていたら意味がない。意見を承るだけで何も回答が無ければ建設的な議論ではない。

会:番号管理している。劣化していたら申告して交換するというのが会社としての現段階の考えである。

組:意見が噛み合っていない。

【横浜運輸区】

1. 申2号「2022年3月ダイヤ改正」検証交渉の議論に基づき、本郷台乗泊浴室設備の拡充を図ること。

回答 現時点において、本郷台駅乗務員宿泊所の浴室設備を改修する計画はない。

会:会社として状況は認識しているので、今後も勉強していく。

組:解消したいという思いはあるのか？ 会:把握している。

2. 横浜運輸区設立の目的である蒲田以南を主とした乗務の観点から泊地を見直すこと。

回答 列車ダイヤの設定や運用を勘案し、行路を作成している。

組:蒲田以北にいと、異常時に品川折り返し等が発生した際に帰って来られない場合がある。また、泊地にさいたま運輸区があり、技量維持のためとなっているが、臨入実績は今までないので1つだけで良いのではないかと。

会:今回初めてそのような意見を受けたの、今後の検討材料にする。

組:そもそも行路の作成は何から始めるのか？

会:何からというものは特になく、ダイヤだったり、泊地だったり、既存のものを基本にしながらかつて作成する。



3. 大田運輸区における蒲田駅社員通路新設に伴い労働時間の変更について明らかにすること。

回答 ダイヤ改正実施日より労働時間を見直しすることとなる。

会:変更するが持ち合わせがない。時間は適正にしていく、設備が作られたので変更が生じる。

組:橋上のトイレは廃止になるのか? 会:使用停止にする予定だが日程は未定である。

組:理由は? 会:蒲田駅の管理となっている、大田運輸区に行きやすくなるため。

組:廃止になるとトイレの数自体が減ってしまう。 会:その旨は首都圏本部に伝えていく。

組:減ってしまうということ自体についての考えは?多いに越したことはないと思う。

会:よし悪しは個々では判断できない。この場では申し上げられない。

組:北行、南行どちらの詰所も音が漏れるのでそこも改善してほしい。

会:首都圏本部に申し伝える。

【相模原運輸区】

1. 申2号「2022年3月ダイヤ改正」検証交渉の議論に基づき、小机乗泊の寝室環境改善を図ること。

回答 現時点において、小机駅乗務員宿泊所を改修する計画はない。

会:直近で確認したときは目立ったカビは見受けられなかったが、発生するのであれば対応する。小机駅周辺に乗務員が代替えで宿泊できる場所がなく、手配が困難な面があり、そういった面でも改修は難しい。

2. 相模原運輸区における東神奈川での睡眠を目的とした乗務の中断拡大のため運用を見直す、もしくは JETS 社員の入出区担当を配置すること。

回答 列車ダイヤの設定や運用を勘案し、行路を作成している。なお、現時点において、東神奈川駅における構内入換業務を業務委託する計画はない。

組:着発6時間ギリギリで睡眠時間が少ない行路がある。

会:列車ダイヤを変えない限りは難しい。列車ダイヤはお客さまありきで考えるので変えるのは難しい。7行路中2行路というのもあり、現状一番効率が良い。ただ睡眠時間を拡大できればより良くなるというのは十分承知している。

【川崎運輸区】

1. 申2号「2022年3月ダイヤ改正」検証交渉の議論に基づき、稲城長沼乗泊における浴室設備拡充を図ること。また新たに武蔵溝ノ口乗泊の浴室設備の拡充を図ること。

回答 現時点において、稲城長沼乗務員宿泊所の浴室を改修する計画はないと聞いている。関係個所に伝えていく。また、現時点において、武蔵溝ノ口駅乗務員宿泊所の浴室を改修する計画はない。

会:武蔵溝ノ口は費用もそうだが、スペースが無い、状況は注視している。今回のダイヤ改正で到着時間が変更になっているので、多少は改善されると思う。稲城長沼については、建物自体が新しく、現時点で予定している計画は無い。

より良いダイヤ改正を目指して

現場で働く乗務員の視点から声を上げ続けます!