

「大一・大二運ダイヤ改正（行路・交番）」に関する業務委員会開催！

2月9日、地本は「大一・大二運ダイヤ改正（行路・交番）」に関する申し入れについて、関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、組合側は、柳楽副委員長、下茂業務部長、渡邊組織部長、細田車両担当部長、梶田運輸担当部長。会社側は、足立人事課課長代理、辻井運輸課課長代理、紫牟田車両課課長、深谷人事課係長でした。

「申」第16号「大阪第一・第二運輸所ダイヤ改正（行路・交番）」に関する申し入れ（2023年1月18日申入）

1. 勤務指定について

（1）小交番制を廃止し、大交番制とすること。

そのような考えはない。小交番制は、担当する行路を繰り返し乗務することにより、行路の特徴をきめ細かく、習熟することができるため、事故防止につながると考えている。

（2）交番順序「乗組、予備、乗組、予備、予備、予備」の6か月パターンを「乗組、予備、乗組、予備、乗組、予備」とすること。

そのような考えはない。定期列車の本数は変わらず、臨時列車が増加しているため、全業務量に占める定期行路の業務量の割合は、年々減少傾向にあるため、交番ローテーションは現行の通りとする。

（3）各乗務員の交番順序（6か月パターン）を2月末までには明らかにすること。

そのような考えはない。現在、就業規則を上回る措置として、交番勤務者に対して休日予定発表を行っているところである。また、令和2年1月の勤務より予備月についても、前月25日時点で翌月の勤務発表可能な行路及び年休については発表しており、生活設計により配慮した形になっている。

（4）交番順序表における「又は休」指定行路について全ての指定を廃止、解除すること。

そのような考えはない。

2. 準備報告時間について

（1）車掌、運転士における準備報告時間の作成基準を明らかにすること。

準備報告時間については、各項目の詳細を明らかにする考えはないが、業務に必要な時間は確保している。

(2) 臨行路における案内カードは会社が責任を持って作成すること。

現状で対処されたい。

3. 行路について

(1) 食事時間については、十分な時間を確保すること。労働外時間として30分以上を確保すること。

イ. 大一運：MTB309、MTB311、M313、M318 ㊦. 大二運：MTB415

行路は、列車ダイヤ及び就業規則等を踏まえつつ、労働時間や列車種別・行先地など多くの要素を考慮して適切に作成しており、現行通りとする。一部休憩時間が短い箇所があるが、その前後いずれかの労働時間を長く設定するなどの配慮を行っている。

(2) 運転士の一丁半行路における大井車両基地への入出庫担当を廃止すること。

イ. 大一運：B304、305、307、308 ㊦. 大二運：B403、405、407、409

行路は、列車ダイヤ及び就業規則等を踏まえつつ、労働時間や列車種別・行先地など多くの要素を考慮して適切に作成しており、現行通りとする。行路効率に加え、他所の入出庫経験は必要であるため、本線行路に入出庫をつける必要がある。。

(3) 運転士の M 行路における、日比津車両基地への入出庫担当を廃止すること。

イ. 大一運：B312、315 ㊦. 大二運：B414

行路は、列車ダイヤ及び就業規則等を踏まえつつ、労働時間や列車種別・行先地など多くの要素を考慮して適切に作成しており、現行通りとする。一部休憩時間が短い箇所があるが、その前後いずれかの労働時間を長く設定するなどの配慮を行っている。

(4) 運転士臨行路の一丁半行路及び、W 行路における各車両基地への入出庫担当を廃止すること。

行路は、列車ダイヤ及び就業規則等を踏まえつつ、労働時間や列車種別・行先地など多くの要素を考慮して、適切に作成しており、現行通りとする。行路効率に加え、他所の入出庫経験は必要であるため本線行路に入出庫をつける必要がある。

(5) 大一運：B317(新横浜拍行路)の本線留置(1927A)になった時の着後の付加時間6分とすること。

イ. 上記手歯止め装着時、指令より関係個所に連絡し、運転士からの自所当直への連絡は、省略すること。

必要な時間は確保しており、現行通りとする。また、その他の理由により、出先(到着)点呼が遅くなる場合は現行通り、自所当直に一報されたい。

(6) 行路の拘束時間については、行路の拘束時間を日勤 10 時間、泊 24 時間以内で作成すること。

イ. 大一運：MTB302、304、305、306、307、308、311、312、315、MT314、

B1302、B1303、1304、1305、1306、1308

□. 大二運：MTB401、402、403、405、406、407、408、409、413、414、416、MT404、MT417、B1402、1403、1404、1405、1407、1409

行路は、列車ダイヤ及び就業規則等を踏まえつつ、労働時間や列車種別・行先地など多くの要素を考慮して、適切に作成しており、現行通りとする。

(7) 東京段落ち時間を2時間以内で作成すること。

イ. 大一運：MTB301、303 □. 大二運：MTB401、402

行路は、列車ダイヤ及び就業規則等を踏まえつつ、労働時間や列車種別・行先地など多くの要素を考慮して、適切に作成しており、現行通りとする。

(8) 運転士交番の居流し行路を泊行路と差し替えること。

行路は、列車ダイヤ及び就業規則等を踏まえつつ、労働時間や列車種別・行先地など多くの要素を考慮して、適切に作成しており、現行通りとする。

(9) AB 廻しの折り返し時分を、可動柵の閉扉確認時間を考慮し15分以上とすること。

AB廻しの折り返し時分は、編成長等を踏まえ、適切に設定している。

(10) 乗務員の一日の基準労働時間を、7時間から6時間45分に変更すること。

そのような考えはない。

(11) 定例訓練の待ち時間は1時間以内とすること。また、待ち時間を労働時間とすること。

待ち時間を労働時間として、取り扱う考えはない。訓練指定に対しては、待ち時間が短くなるよう配慮しているが、訓練期間や勤務変更等により、場合によっては1時間以上の指定になることがある。

(12) 規程類等の訂正にかかる時間と、乗務員の申告による超勤申請についてはこれを認め、労働時間とすること。

規程類の訂正作業について、必要な時間は措置している。

3. その他

(1) 概算統合による作業競合と移動時間増のため車掌の準備報告時間を増やすこと。

準備報告時間については、業務に必要な時間は確保している。

(2) 2時間27分運転とする列車本数と列車番号を明らかにすること。

東京～新大阪間、2時間27分運転とする定期列車の本数及び列車番号は次の通りである。列車本数88本(下り47本、上り41本)である。

(3) 2時間24分運転とする列車本数と列車番号を明らかにすること。

列車本数13本(下り6本、上り7本)である。

(4) 「季節列車」の本数と列車番号を明らかにすること。

列車本数3本、列車番号(下り) 3223A、(上り)3216A・3238A

(5) 「ホームサービス担務」の勤務種別、勤務時間等の詳細を明らかにすること。

勤務種別は乗務員である。深夜業務制限者は9時～17時(労働時間7時間)、時短者は9時～16時(労働時間6時間)の勤務となる。

(6) 深夜業制限行路は、本務担当行路を廃止すること。

そのような考えはない。育児制限社員でも乗務可能な日勤の本線乗務行路(育児行路)を新設することで、育児制限社員の活躍機会を創設するものである。

(7) 深夜業制限行路は、車掌改札担当行路とすることと、新大阪～京都(名古屋)間とすること。

そのような考えはない。育児制限社員でも本線で新大阪～東京を担当することで、幅広く活躍してもらいたい。

(8) 「予備待機者」の勤務は、前月 25 日の勤務指定表で指定すること。出勤予備の具体的勤務種別を指定すること。

確保予備について、そのような考えはない。令和2年1月の勤務より、予備月についても、前月25日時点で、翌月の勤務発表可能な行路及び年休については発表しており、生活設計により配慮した形になっている。

(9) 大一運輸所及び大二運輸所の出勤予備(C予備、D予備、2予備、4予備)現行8名から6名に減にする根拠を明らかにすること。

これまで運輸所に配置していた確保予備者について、過去の実績を踏まえると共に、特発臨設定日や異常時に備え必要人数を精査し、地区ごとに必要な人数を配置した結果である。

(10) 大一運輸所及び大二運輸所の出勤予備(C予備、D予備、2予備、4予備)要員の配置を明らかにすること。

確保予備については、大阪第一運輸所は現行通りとし、大阪第二運輸所は減少となる。

(11) 車掌長、車掌の基準人員を明らかにすること。

職名別の基準人員について明らかにする考えはない。

(12) 車掌長の「枠外」の行路数が増えた理由を明らかにすること。

大阪第一運輸所の本線泊行路が一行路増加したため、枠外となる行路が増加したためである。

(13) 車掌の「枠外」の行路数が減少した理由を明らかにすること。

短区間巡回行路が廃止となり、行路数が減少したためである。

(14) 3月ダイヤ改正時の乗務員数を明らかにすること。

1月時点で、両運輸所合わせて約600人である。

(15) 「車掌長枠外」を「車掌長3組」としない理由を明らかにすること。

所属している乗務員数を踏まえて決定している。

(16) 「車掌3組」を「車掌枠外」としない理由を明らかにすること。

所属している乗務員数を踏まえて決定している。

以上

【若干のやり取り】

組合：「令和2年1月の勤務より、予備月についても、前月25日時点で、翌月の勤務発表可能な行路及び年休については発表しており、生活設計により配慮した形になっている。」との回答であるが、前月25日時点で「発表可能な行路と年休」は全て発表しているのか。

会社：勤務発表可能なものは発表している。

組合：勤務発表が可能でないものとは何か。

会社：決められなかったものである。全てを発表するとは申し上げてない。

組合：就業規則第55条では、始終業時刻を明示するとなっている。前月25日での発表は配慮でなく義務である。年休でも空白で指定し、日別勤務指定表で年休を発表している。前月25日時点で発表すべきと考えるが、何故出来ないのか。

会社：勤務発表可能な所までは、25日発表時点で発表しているだけである。

組合：可能でない勤務も発表しないとイケない。

会社：勤務であることは、種別として「乗務員」であることを示している。

組合：会社の考え方がおかしい。

会社：今日に限らず、常々議論をしている。

組合：会社の考え方はおかしい。あらためること。

会社：会社としては、就業規則に則りやっている。

組合：労基法には、そのようになってない。乗務員としての種別を勤務として発表するのは駄目である。

会社：貴側がご意見としてお持ちなのは分かるが、回答として変わることはない。

組合：回答がおかしいから、指摘している。

組合：大一運で1月19日付の営業掲示で「新幹線車掌マニュアル一部改正について」が掲出されているが、確保予備とは書かれていない。会社は「出勤予備」と使っている。

会社：会社は、出勤予備と書かれたとしても確保予備であると考えている。

組合：会社は、出勤予備は使っていないと言っていた。

会社：「確保予備体制の見直し」の中で確保予備は、「2・4・C・D予備」であると説明し、「出勤予備」というフレーズを使ったことはない。

組合：現場では「出勤予備」と使っているではないか。

会社：「確保予備」を待機予備とか単なる予備とか色んな呼び方をしていると聞いている。

組合：「出勤予備」を「確保予備」と訂正した掲示をあらためて掲出している。運輸所で掲出された掲示は、その都度、支社には報告が行くのか。

会社：再度、貼りなおしたということは間違いがあったからではないか。

組合：現場の管理者に「出勤予備」と使っていることで、指摘したら訂正掲示が出された。

会社：指摘があったので、訂正したのではないか。

組合：会社として、何か都合が悪いのか。

会社：逆に、何故、出勤予備に拘るのか。

組合：会社が急に確保予備とか使いだしたからである。

会社：確保予備は昔から使っている。

組合：現場の管理者は、確保予備と使っていないし、知らない。

会社：現場が使っていないなら、説得力がないかもしれないが、要員提示時などでは確保予備と昔から使って話しをしている。

組合：昔からあるのなら、それを出したらいい。いつの業務委員会で使ったのか、教えてくれれば確認する。

会社：10何年前に出している。

組合：何故、突然、確保予備と使いだしたのかである。10何年前のがわかれば出すこと。

以上