

水地申第 20 号 2020 年 3 月ダイヤ改正及び常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開(常磐線全線運転再開)に関する申し入れ(車掌関係) 団体交渉を行う!(2/20)

《共通》

1. 「2020 年 3 月ダイヤ改正」において、各運輸区所の標準数を見直した根拠と運輸区所の位置付けと役割を明らかにすること。

会社回答：2020 年 3 月ダイヤ改正では常磐線を中心に輸送体系の見直しを行い、各運輸区所において業務の見直しを行ったところである。各運輸区所の役割は、上野東京ライン開業時に明確にしていたが、常磐線富岡～浪江間の運転再開により役割を見直したところである。

●特徴点

- ・区所毎に役割があり、その中で行路については考えている。
- ・役割の見直しは、常磐線の全線開通によって、いわき運輸区の担当が変更になっている。また、台風 19 号被災により、水郡線の一部の業務を水戸運輸区でも持っている。
- ・ひたちの担当は、いわき以北は原ノ町運輸区、いわき以南は勝田運輸区をメインに、異常時の対応を考慮して、いわき運輸区と土浦運輸区が一部を担当する。

2. 育児・介護勤務 A の各区所の行路設定内容を明らかにすること。また、育児・介護勤務 B を枠外行路として設定すること。

会社回答：運輸区所の状況や育児・介護勤務適用者への面談等を通じて行路の設定を行ったところである。

●特徴点

- ・土浦運輸区の実行路は 3 本設定している。全て昼間の設定にしているが、今使っている人、これから使う可能性のある人にも確認して、ダイヤを設定している。
- ・水戸運輸区の実行路は朝昼夜に設定している。家庭状況を聞いて、家族の協力を得られるということも把握している。
- ・勝田運輸区の実行路は品川方面への 1 本を設定している。
- ・2019 年 3 月の乗務員勤務制度見直しから、短時間行路などを作成してきており、育児 B の方が乗ることもある。

水地申第20号 2020年3月ダイヤ改正及び常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開（常磐線全線運転再開）に関する申し入れ（車掌関係） 団体交渉を行う！（2ページ）

3. 土浦運輸区C101行路、C118行路及び水戸運輸区C201行路、C203行路の行路分割について考え方を明らかにすること。

会社回答：運用行路作成にあたっては、就業規則、乗務割交番作成規程に基づき、会社施策の実施や職場の意見などを総合的に勘案し、「多様な働き方と効率性」の実現に向けて行路を作成した。

●特徴点

- ・土浦運輸区のC101,C118行路に分割したのは、休日に作業が無くなる部分があり、そうすると中間が大きく空いてしまうため。今回分割することとした。
- ・水戸運輸区201,203行路については、当初は泊行路で考えていたが、自区泊まりで18:02着のため日勤にすれば帰れるとの社員の要望を受け分割することとした。

《土浦運輸区》

1. 育児・介護A行路を3本設定した根拠と育児・介護B行路を設定しなかった根拠を明らかにすること。また、この間の議事録・議論経過を踏まえ、育児・介護B行路を枠外に設定すること。

会社回答：運輸区所の状況、育児・介護勤務適用者への面談等を通じて行路の設定を行ったところである。

※共通2項で同時に議論

2. 育児・介護A行路の出勤時間を9時以降とすること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・職場の意見を聞いて設定している。少し早い行路もほしいという現場の声を考慮した。

3. 以下の行路について、昼食から夕食のバランスを改善すること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・102,103行路は、12時から15時の間に昼食が入っている。
- ・112行路は、検討したが、他での当たりが大きく、原案で精一杯である。

組合：どこで食事を摂るかは個人の体調やペースがある。引き続き検討は続けるべきだ。

会社：会社として、食事時間の確保も検討していく。

水地申第 20 号 2020 年 3 月ダイヤ改正及び常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開（常磐線全線運転再開）に関する申し入れ（車掌関係） 団体交渉を行う！（3 ページ）

4. 以下の行路について、食事時間を拡大すること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・朝食時間は、上野での折り返し時に設定しているが、ギリギリまで時間を確保して、提案のようになっている。持ち替えも難しい。
- ・115 行路の昼食については、1 時間は間合いがあり、一定程度確保されているという認識だ。
- ・夕食時間についても確保に努めているところである。

5. C101 行路及び C118 行路の日勤行路を泊行路とすること。

会社回答：現行案で理解されたい。

※共通 3 項で同時に議論

6. 働きやすさを向上するために、循環交番を以下の通りとすること。

会社回答：変更する。

●特徴点

- ・働きやすさなども考慮して、提起のあったとおりの順序とする。

要求実現！

《水戸運輸区》

1 .C201、203 行路の日勤行路を泊 201 行路とすること。

会社回答：現行案で理解されたい。

※共通 3 項で同時に議論

2. 以下の行路について、食事時間を拡大すること。また、食事間のバランスに関する考え方を明らかにすること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・206,207 行路については、1 時間は間合いがあり、一定程度確保されているという認識だ。
- ・食事の時間には、徒歩時分なども含めて考慮している。
- ・基本的には到着順で出して行きたいと考えている。

水地申第20号 2020年3月ダイヤ改正及び常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開（常磐線全線運転再開）に関する申し入れ（車掌関係） 団体交渉を行う！（4ページ）

3. C215 行路 1742M 発前付加時間 2 分の作業内容を明らかにすること。また、中断時間を 2 分拡大すること。

会社回答：変更する。

●特徴点

- ・作業実態を把握した結果、変更する。

4. この間の議論経過を踏まえ、育児介護勤務B適用者が乗務する行路を枠外に設定すること。

会社回答：短時間行路については基本的に育児・介護勤務適用者が乗務する考えである。

※共通2項で同時に議論

5. この間の議論経過を踏まえ、循環交番ならびに区所改札行路については、職場で意見を把握し反映させること。また、循環交番 11 日目の予/公/特を 41 日目とすること。

会社回答：循環交番 11 日目の予/公/特を 41 日目に変更する。

●特徴点

- ・働きやすさなども考慮して、提起のあったとおりとする。 **要求実現！**

《勝田運輸区》

1. 泊行路明けの乗務量平準化のため以下の行路とすること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・1組と2組の労働時間Aのバランスを見て原案通りとする。

2. 以下の行路について、食事時間を拡大すること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・C1 行路の上野場面で1時間は間合いがあり、一定程度確保されているという認識だ。

3. 30M は仙台駅始発となり旅客輸送量の増加が見込まれるため、C15 行路便 584M を改 30M とすること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・夕食の中断時間の拡大を行った。食事時間を削ってまで乗務させる考えはない。
- ・高萩～勝田はいわき運輸区の改札行路がいる。全体のバランスをみた。

水地申第20号 2020年3月ダイヤ改正及び常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開（常磐線全線運転再開）に関する申し入れ（車掌関係） 団体交渉を行う！（5ページ）

《いわき運輸区》

1. 以下の行路について、夜間休養時間を拡大すること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・到着順で翌朝出発させていきたい。
- ・高萩泊まりの他区と持ち替えると、区ごとの担当範囲外に行くことになってしまう。

2. C301 行路 687M～686M における長時間乗務を解消すること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・計画段階では、水戸から折り返してもう少し乗る内容だったが、様々考慮して水戸で切った。（組合）約3時間乗務しているのは長い。どのように短くできるか検討するべきだ。（会社）原案でいきたいと考えるが、様々な要素を検討していく。

3. 循環交番において、全体的な流れやバランスを考慮し、3日目の特休を30日目に変更すること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・交番の並びとして、公休の配置も考えると難しいと考えている。

《原ノ町運輸区》

1. 以下の行路について、夜間休養時間及び食事時間を拡大すること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・405 行路は仙台支社と協議して、前回改正で1分拡大できた。しかし、仙台圏での列車体系から今回短くなってしまった。長年の提起を受けてきたことは承知しており、引き続き検討をしていきたい。
- ・409 行路は、昼間の中断時間より夜の間断時間をしっかりとる事を考えた。

2. 働きやすさを向上するために、循環交番を以下の通りとすること。

会社回答：変更する。

●特徴点

- ・働きやすさなども考慮して、提起のあったとおりとする。 **要求実現！**

水地申第20号 2020年3月ダイヤ改正及び常磐線富岡駅～浪江駅間の運転再開（常磐線全線運転再開）に関する申し入れ（車掌関係） 団体交渉を行う！（6ページ）

水郡線営業所

1. 常陸大子以北の列車編成両数を台風災害以前の両数に戻すこと。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・常陸大子以北を多くすすめるためには、列車の回送が必要になり、これまでよりも検査に入る時期が早くなってしまう。
- ・常陸大子以北に車両を回すと、水戸方面を減車する検討も必要になる。現在でも3～4両で運用しており難しい。

2. 技量維持の観点からC504行路改825Dを運転担当とすること。

会社回答：現行案で理解されたい。

●特徴点

- ・原案でも水戸～西金までの乗務はある。9日交番なので、月間ベースでみると一定の乗務量を確保できている。
- ・825Dは本務車掌が乗務しており、改札担当でよいと判断した。

申20号は全項目の議論を終了！

行路順序などで、私たちの要求が実現できた

項目があります！

**今回実現できなかった項目の中でも、引き続き
検討をしていくことを確認しています。**

ダイヤ改正実施後においても

安全で、働きやすい行路の実現を目指して

検証運動を創いだそう！！