



「2021年3月ダイヤ改正等について」の提案を受ける！②

特徴的な議論は以下の通りです。

【ダイヤ改正について】

■主な輸送施策について

- 上野～大宮間の速度向上により各線区 1 分短縮する。1 分でも到達時分の短縮となりお客さまの利便性が向上する。航空機との競合などもあり、大きい意味があると考えている。

■要員関係について

- 2020 年 4 月より運転士・車掌の職名は「乗務職」となり、運転士・車掌は担務となったため、標準数は「乗務職」で示している。業務に必要な社員数を確保する考えは変わらない。
- 「乗務職」の標準数には指導担当も含んでいる。今回人数の変更は予定していない。
- 波動要員は、昨年度の臨時列車の実績によって決定している。オリンピック・パラリンピックについては、開催場所など必要に応じた臨時列車の設定は出てくると考えている。オリンピック・パラリンピックの対応についても考慮している。

■乗務員の相互運用について

- 担当業務間の相互運用については、今回のダイヤ改正をもって運用を開始するわけではない。就業規則に則り扱うものであり、働き方改革を踏まえて改めて記載した。
- 相互運用は運転士が車掌を行うことをイメージしている。新幹線運転士は新幹線車掌を経験していないケースも多く、行う場合は必要な教育を行う。安全の確保が前提である。

安全が前提でなければ働き方改革とはならないことは認識一致！

【東京新幹線運輸区発足について】

- 東京新幹線運輸区は上野新幹線第二運転所と丸の内車掌区（新幹線担当）がベースになると考えている。
- 周知や教育は、東京に乗り入れる各区所において行うこととなる。上野新幹線第二運転所と丸の内車掌区については、より丁寧に行う必要があると考えている。
- 東京新幹線運輸区発足に伴う面談を行う考えはない。希望把握は秋の面談を基本に、管理者との日頃のコミュニケーションを通して行っている。
- 社員周知の内容・時期と異動時期についての具体的なスケジュールは決まっていない。
- 上野新幹線第二運転所から東京新幹線運輸区に異動した場合は、ジョブローテーションの一職場 10 年の考え方はリセットとなる。
- 東京駅の乗務間合い等に使用する折り返し待機場所は東京新幹線運輸区とする。乗継詰所に関してはダイヤ改正から使用停止とする。
- ロッカー等の什器は検討中である。極端に小さいなど無いようにしていきたい。
- 仮眠チェアは睡眠の質の向上として導入した職場もある。現在は検討中である。
- 勤務地が変わることで、通勤定期券の区間変更等が必要になる場合の取り扱いは、社員に不利益にならないようにしたいと考えている。

組合員の不安を解消し「安全・健康・ゆとり・働きがい」の確保を目指し職場から議論をつくり出そう！