

# 交渉NEWS

東日本ユニオン東京地本 NO,25 2021年 1月 8日

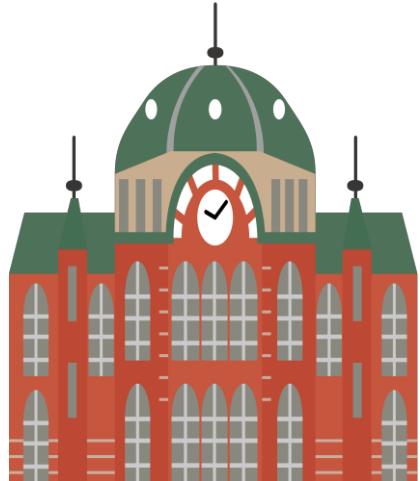
## 3月ダイヤ改正提案受け！

2021年1月7日、支社より3月ダイヤ改正の提案を受けました。

(支社提案内容“抜粋”は、交渉NEWS NO,26に掲載します。)

3月ダイヤ改正に関しては、以下の内容がJR東日本のホームページに掲載されています。

- ①新幹線上野～大宮間の所定時間短縮
- ②上越新幹線E7系を追加投入
- ③東海道線特急の利便性・快適性向上
  - ・特急「踊り子」をE257系リニューアル車両に統一
  - ・通勤に便利な特急「湘南」の新設
  - ・新たな着席サービスの導入
- ④東京100km圏の主要路線での終電時刻の繰り上げ
- ⑤房総・鹿島エリアにE131系新型車両を投入
- ⑥新駅開業（奥羽本線 泉外旭川駅）
- ⑦ご利用状況に合わせた輸送体系の見直し
- ⑧ダイヤ改正日 3月13日



12月18日、東京支社は2021年3月ダイヤ改正の“プレス発表”を受けて以下のメッセージを社員に向けて発しています。

働き方改革の推進や社会の行動変容に対応した施策を実施する。

新型コロナウイルス感染症の流行に収束の兆しが見えない状況が続いているが、安定輸送の確保と品質の高いサービスの提供の実現に向け、一緒に力を合わせて取り組んでいきましょう。

各職場では、「終電時刻の繰り上げ（初電時刻の繰り下げ）」「お客様のご利用状況に応じた輸送体系の見直し」「利便性・快適性の向上」「各種プロジェクトの推進」などを加味した“行路”“交番順序表”などの作成に奮闘されていることだと思います。

東京地本は、この間進めてきた『職場の仲間たちの声の実現する』ことを基軸に、2021年3月ダイヤ改正をより良い職場とより良い会社を創造する取り組みとして、取り組みを展開します。

問題点・疑問点・気がかりなど地本までお寄せください。

# 交渉 NEWS

東日本ユニオン東京地本 NO, 26 2021年 1月 8日

## 3月ダイヤ改正提案受け！

2021年3月ダイヤ改正提案を、1月7日に東京支社より受けました。

### 東京支社 2021年3月ダイヤ改正提案内容（関係職場抜粋）

☆大田運輸区 標準数→運転士変更ナシ 乗務キロ -24.6キロ（運転士）

車掌→他支社と持ち替え 運転士行路数 日22 泊24

☆綾瀬運輸区 標準数→変更ナシ 乗務キロ 土ゼロ

ATO・ホームドア導入 車掌行路数 日16 泊18

土休日行路廃止

運転士→短時間行路+1

☆我孫子運輸区 標準数→車掌+1 乗務キロ -122.6キロ

運転士・車掌→短時間行路各+1 車掌行路数 日7 泊21

☆東京車掌区 標準数→車掌△2 乗務キロ -1345.8キロ

特急・湘南担当 行路数 日25 泊50

短時間行路+1

☆丸の内車掌区 標準数→車掌△102 乗務キロ -33535.6キロ

新幹線統括本部に新幹線担当を移管 行路数 日9 泊10

☆中野車掌区 標準数→変更ナシ 乗務キロ +1.6キロ

短時間行路△1 行路数 日31 泊27

☆上野車掌区 標準数→車掌△11 乗務キロ -2784キロ

大宮支社、水戸支社と行路持ち替え

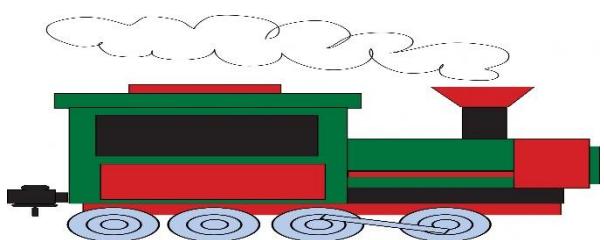
短時間行路△1 行路数 日3 泊35

☆中野電車区 標準数→変更ナシ 乗務キロ -204.8キロ

短時間行路+1 行路数 日38 泊40

☆東京総合車両センター 標準数→変更ナシ

東エリア入区時間変更



（※田町運転区 庁舎移転→隣りの施設庁舎へリニア工事の関係） 提案時の主なやり取りは、交渉 NEWS NO,27 に掲載します。

皆さんと連携を取りつつ「申し入れ」を作成していきます。

各職場で“アンテナ”を揚げていただき、様々な視点から今ある職場と仕事の点検をお願いします。

# 交渉 NEWS

東日本ユニオン東京地本 NO, 27 2021年 1月 8日

## 3月ダイヤ改正提案受け！

2021年3月ダイヤ改正支社提案に伴い真摯な意見交換を行いました。

### 《私たちの主な質問や主張》

- ・新幹線の所要時間短縮はなぜ行うのか？
- ・速達性+乗継の利便性を追求すべき
- ・騒音対策は大丈夫か？
- ・並行する埼京線各駅では“案内放送”聞こえない、対策を要請する
- ・お客様のご利用状況を示す数字などはあるか？
- ・コストを考えたダイヤ改正にすべきである
- ・「特急湘南」担当車掌の人数は？
- ・運転取り扱上に問題はないか？
- ・常磐緩行線ATOは3/13開業で良いか？
- ・夜間作業間合い拡大はじゅうぶんか？
- ・夜間作業間合い拡大とコストカットの兼ね合いは？
- ・終電時刻の繰り上げで各駅作業ダイヤに変更はないか？
- ・ダイヤ改正提案時には関係主管部の出席を求める。



### 《支社側出席者の応答》

- ・会社の掲げる速達性を実現するため
- ・沿線住民の方々への説明は終了している
- ・「案内放送の件」は初めての話、主管に伝える
- ・現有車両の使用などコストは考えている
- ・「特急湘南」車掌は運転担当1名+改札担当1~2名
- ・必要な設備などは整える、課題があれば改善する
- ・夜間実作業時間を拡大できた
- ・「240分」の作業間合いを確保した
- ・今提案に営業主管からの提案事項があるとは聞いていない



ご利用になるお客様が笑顔になるように取り組みを展開します。

私たちの業務内容・職場環境・会社施策を検証し、働く私たちの笑顔を創造しましょう！

# 交渉NEWS

東日本ユニオン東京地本 NO, 28 2021年 1月 8日

## 3月ダイヤ改正提案受け！

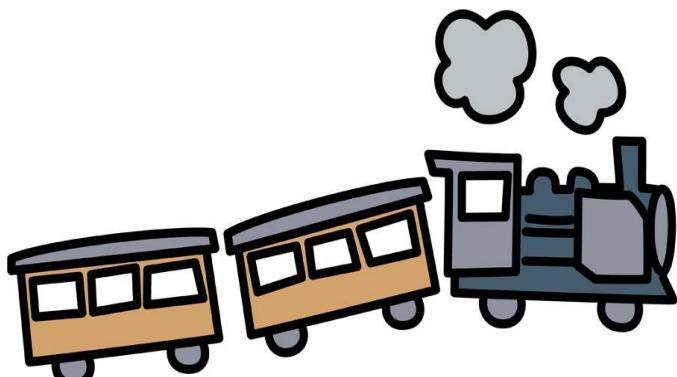
2021年3月ダイヤ改正提案の中に『担当業務間の相互運用を行う』という内容がありました。就業規則第48条別表第1に定める乗務主務、乗務主任、乗務指導係、乗務係については、就業規則第1に定める各業務に関する必要な教育を行ったうえで、順次、担当業務間の相互運用を行う。

言葉だけ見れば「一体どういうこと？」って感じですよね。  
支社側出席者によれば「就業規則に則り現在でも教育さえ行えば適用可能です！」だそうです。  
教育さえすれば、運転士を車掌に“担務”をかえることができるのです。  
皆さん！ご存じでしたか？

「じゃ一何のために？」「このタイミングで？」ってなりますよね、提案の中でも話をさせていただきました。支社側出席者の応答は「多様な経験をして社員の成長に繋げる」「働き方改革を実践して“働き甲斐”を創造する」というものでした。また「職場でのコミュニケーションを取っているので心配していない」という各職場の実情を披露してくれました。

職場では、『ジョブローテーション』や『支社との兼務発令』などで、“将来への不安”を口にする社員が多数います、また「こんなはずでは…？」と“選択の結果”に疑問を持っている社員もいます。

どのような“姿”を支社が想定しているのか具体的な内容は話されませんでした。



誰も経験をしたことのない新型コロナウイルスの猛威は、止まることを知りません。加えてJR東日本の収入は激減し、「今までと同じ」感覚や考え方では、“通用”しないのでしょうか。

「一緒に力を合わせて取り組んでいきましょう。」と会社資料には記してあります、今これが文字通り実現できる、実感できる職場を私たちは、創造していかなければなりません。

「こんなはずじゃなかった…。」と悔いる前に、今ある会社施策を一つひとつ検証することが大切だと考えます。

ダイヤ改正は、私たちの仕事に直接関わる内容です。そして私たちが直接関わることの出来る施策なのです。「制度・規程」「睡眠時間」「食事時間」「出退時間」「職場環境」「新型コロナウイルス感染予防」「質の高いサービスの提供」「安全・安定輸送」「教育」「職場でのコミュニケーション」などなど様々な切り口で様々な視点で考えて、より良い職場とより良い会社を創造しましょう。それが出来るのはお客様と日々接する私たちです、日々業務を担っている私たちです。

皆さんの声をもとに取り組みを展開していきます。