



「第40回定期大会」の発言等に踏まえた 申し入れ 第2回団体交渉を行う！ その① 交渉日1月13日

1. 成田統括センター佐倉乗務ユニットで発生した、実設訓練中に指令の指示を受けず独断で運転を再開した事象について、背後要因と対策を明らかにすること。また、今事象の詳細について各乗務員職場での指導内容を明らかにすること。なお、各乗務ユニットへ事象の共有を徹底すること。

【会社回答】本事象は成田線大戸ー下総神崎駅間において、実設訓練中に特殊信号発光機の瞬時動作を認め停止した際、指令の指示を受けずに運転を再開したものである。なお、引き続き必要な教育等は実施していく考えである。

- (組合) 会社が把握している時系列及び背後要因はどうか？
 (会社) 早く運転再開させたいという思いがあった。指令からの運転再開指示を受けて発車しなければならない事は理解していた。実設訓練に対する打ち合わせとマネジメントが出来ていなかった。
 (組合) 指導の責任者たる指導副長は事象を認識しながら何をしていたのか？
 (会社) 前方に異常がないので大丈夫だと思っていた。
 (組合) 何故列車無線でなく、業務用携帯電話で報告したのか？
 (会社) 報告手段に業務用携帯電話を使用したのは、実設訓練の事象で列車無線を使用するため。隠ぺいしようとする意図はないが、報告手段は列車無線を優先するべきという認識である。
 (組合) 対策はどのように実施してきたのか？
 (会社) 訓練以外の項目が発生した場合の取り扱いについて、訓練開始前に認識を合わせることを改めて指導した。
 (組合) 7月12日の定例訓練で大戸ー下総神崎駅間にて指令へ報告したと副長から発言されているがその認識か？
 (会社) 調査したところ報告箇所については、大戸ー下総神崎間ではなく、滑河駅停車中(15:29分頃)だった。定例訓練での副長の発言は誤りであり、11月25日から訓練受講者8名には事象の正しい詳細を訂正している。
 (組合) 何故副長は報告箇所を誤ったのか？
 (会社) 事象を共有した中身、伝達方、情報を持っていなかった中での発言であった。これについてはも支社が指導した。
 (会社) 今回の問題は指令の指示を受けずに運転再開したことであり、会社としても良くないと認識している。業務用携帯で報告したが、隠そうとした意図はない。頭が業務用携帯にいつてしまった。支社としても大きな事象として捉えている。
 (組合) 本線乗務員を指導・教育する管理者の今事象は、管理者乗務も増えている中で適切な指導が出来なかったこと、適切に報告出来なかったこと、確実な情報共有が出来なかったことは今後の課題である。課題認識は一致するか？
 (会社) 課題解消に向けて管理者のマネジメントを行い、各種施策を進めるに当たって安全第一のもと教育・訓練を行っていく考えは変わらない。

2. 要員不足に対する千葉支社の考えと対策を具体的に明らかにすること。

【会社回答】引き続き、業務に必要な要員は確保していく考えであり、社内外の環境の変化を踏まえ、効率的で生産性の高い業務執行体制の構築及び柔軟な働き方等を推進していく考えである。

- (組合) 千葉支社総体として、現状の要員需給の認識はどうか？
 (会社) 今後も必要な要員は確保していく。断片的には繁忙期を中心に一部逼迫している認識である。幅広い目で見れば要員は確保している。余剰に要員を確保しているとは思わない。
 (組合) 現在の千葉支社の社員数は何名ほどのいるのか？
 (会社) エルダーを含めて3,400人、エルダーを含まなければ3,000人弱である。
 (組合) 10月の社長定例会見で鉄道事業に必要な人員は計算上34,000人程と述べられていた。千葉支社として計算上必要な人員は何名になるのか？
 (会社) 現在の社員数ぐらいである。
 (組合) 必要な要員に対して考慮する目安はあるのか？
 (会社) 鉄道運営に必要な事が出来る体制をつくっていくのが目安になる。
 (組合) 現在要員が不足している系統はあるのか？
 (会社) どの系統も潤沢に要員がいるわけではない。
 (組合) その中での特徴点があれば教えてほしい。
 (会社) 時期によって変わってくる。例として営業では新入社員が入ってくる時には余力があるが、乗務員への異動等で減って均されていく。また、どの系統が厳しいのか具体的には言えない。

その②に続く



「第40回定期大会」の発言等に踏まえた 申し入れ 第2回団体交渉を行う！ その② 交渉日1月13日

- (組合)千葉支社として採用数を確保するのに出来る対策があれば教えてほしい。
 (会社)引き続き採用の強化はやっていく。**会社としても、学校訪問や就職説明会への積極的に参加しているが、学生の生活に対する希望の変化もあり、厳しい状況に変わりはない。**引き続き会社の魅力を打ち出していく。
 (組合)千葉支社として本社に対して新入社員を何名欲しいのか上申はしているのか？
 (会社)支社としても本社に対して上申はするが、会社全体を見た上で本社が判断していくこととなる。
 (組合)今後ワンマン施策で生み出される要員について、会社としてどのように考えているのか？
 (会社)要員需給のバランスと社員のキャリアビジョンを聞いた上で判断していく。

3. 慢性的な要員不足により、多くの職場で休日出勤が発生していることから、出面数に加えて公休・特休・年休・研修・出張・変形等の休日および勤務が滞りなく運用できる体制を確保すること。

【会社回答】引き続き業務に必要な要員は確保していく考えである。

- (組合)指令室では昨年8月から担務見直しに伴い、泊まりが1徹削減され26徹1日勤となった。削減された理由は何か？
 (会社)旧支社ビルから新支社ビルに移転する際に指令室が半々に移動した関係と信号所集約化に伴い見直しを実施した。
 (組合)現状も要員状況は厳しく、輸送混乱時には影響も出ているのが実態であるが、支社は現場の声を掴んでいるのか？
 (会社)認識していなかった。PTで社員の声を拾いつつ出来る範囲内で見直しを行っている。
 (組合)現場からは輸送混乱時に指令が対応していないのではないかと指摘も出ている。
 (会社)輸送混乱時には千葉支社・首都圏本部からの応援もあるが、夜間については難しい。指摘については受け止める。作業ダイヤの見直しは出来るが1徹増やす約束は出来ない。
 (組合)輸送混乱時に現場から対策本部へ直接意見を言うことは出来ないのか？
 (会社)話は受け止める。
 (組合)現時点で出面数を減少させないことは確認するがよいのか？
 (会社)現時点で出面数を減らす考えはない。
 (組合)指令室の要員は足りていないのではないのか？
 (会社)足りていないとは思っていないが、余裕があるとも思っていない。
 (組合)非番で出張等を行っており、出勤者を早出にして対応しているのが現実だ。非番出張は望ましい姿なのか。
 (会社)非番での各種取り組みは負担になっているのは認識している。日勤でやっていくのが望ましいと思っている。
 (組合)エリア・運用指令・旅客指令の担務を見習いなしでつけるのは問題ではないのか？
 (会社)見習い業務の中身次第で判断していく。**エリア・運用指令・旅客指令の見習いについては配慮すべきである。**
 (組合)未だにインターンが要員の穴埋めになっている現状は変わらない。休勤も行っている実態があるが認識はどうか？
 (会社)運用・旅客指令には回れないのが現状である。休勤は好ましくないのでコミュニケーションを取ってやっていく。
 (組合)インターンから乗務員職場に戻った際に定例訓練の補完を受けたが、乗務前に全ての補完訓練を受けずに乗務した事象があった。変形日勤を指定して補完訓練を実施してから乗務させるべきではないのか？
 (会社)定例訓練については、必要な部分や変更事項等を伝達しなければならないという認識である。
 (組合)インターンから研修・復職等で復帰した組合員・社員に対して、定例訓練の補完については本人としっかりとコミュニケーションを取り配慮した上で受講し乗務させるべきではないのか？
 (会社)しっかりとコミュニケーションをとって配慮していく。
 (組合)業務に必要な要員の考え方は、公休・特休・年休・研修・出張・変形等の休日および勤務が休日出勤を発生せず滞りなく運用できる体制だが、標準数から出面数に変更になっても変わらないか。
 (会社)業務に必要な要員の考え方は変わっていない。**確認！**
 (組合)千葉統括センター千葉乗務ユニットでは、要員不足により7日出が常態化している。休日出勤を引き受けたことにより体調を崩した組合員・社員もいるが会社として認識しているのか？
 (会社)会社としても認識している。9月・11月は特に発生している。
 (組合)運輸職場は休勤が常態化している。勤務作成管理者も1日中電話しており、乗務員も毎月休勤をやっているのが現実である。ある職場では、2ヶ月先の年休取得について相談したが、研修が入っていることを理由に年休申し込みを断念した話もある。
 (会社)会社として休勤が発生した状況をしっかりと把握し分析する必要がある。いたずらに休勤を増やすということはない。
 (組合)これまでも要員不足の議論はしてきている。分析はしてこなかったのか。
 (会社)...

その③に続く



「第40回定期大会」の発言等に踏まえた 申し入れ 第2回団体交渉を行う！

その③

交渉日1月13日

- (組合) 突発は除き、休日出勤が発生する理由は明確である。要員が不足しているか、要員に対して業務量が多すぎるかどうかである。我々は要員が不足していると認識しているため解消すべきだと主張している。
- (会社) 不用・不急の業務の整理や業務の平準化やバランスは見ていく必要がある。
- (組合) 房総特急1人乗務により、要員が確保され休勤は減ると言っていたが、休勤が増えている現状である。
- (会社) 2人乗務を1人乗務にすることによって要員需給に対して効果はあると考えている。

4. 幕張車両センター構内で発生した労災死亡事故について、詳細を明らかにするとともに、具体的対策を講じるまでリスク管理の観点から外板清掃を外部に再委託しないこと。なお、労働安全衛生法改正により、全ての組合員・社員が安心して働くことができるよう、グループ会社を含めた熱中症対策を講じること。

【会社回答】 車両センターの委託業務については、千葉支社独自の回答は困難である。なお、今後も必要な労働環境整備を実施していく考えである。

- (組合) 事故の詳細は？
- (会社) 2025年6月29日外板作業中に体調を崩し緊急搬送され、後日お亡くなりになられた。
- (組合) 事故の原因は？
- (会社) 個人情報の関係もあり回答は難しい。
- (組合) グループ会社を含めた熱中症対策についてはどうか？
- (会社) **熱中症対策として、ファン付きベスト貸与・OS-1・ネックシート・大型扇風機・ファンの設置を行っている。**
- (組合) グループ会社でファン付きベストが貸与されている箇所とされていない箇所のちがいは何か？
- (会社) **CTSの車両部門と清掃部門(希望者に対して)で貸与している。**貸与されていない箇所でも支社から話をして駅事務室を使わせてもらっている。
- (組合) CTSの中でも貸与してくれないとの声があるが、そのような声は把握しているのか？勤務中に熱中症で倒れたという事象も発生している。
- (会社) **意見があったことは支社からCTSにも伝える。**
- (組合) JR東日本グループ内で死亡事故が発生してしまった事は会社としても受け止めるべきだ。
- (会社) 受け止める。

5. 房総特急列車の全停車駅において、お客さまサービス向上の観点から指定席券売機を設置すること。なお、繁忙期において特に混雑が予想される列車においては臨時改札行路をつけること。

【会社回答】 お客さまのご利用状況等を勘案し、チケットレスサービス等を推進していく考えである。なお、乗務行路については、就業規則等に基づき、列車設定等様々な制約を加味し作成しているところである。

- (組合) 指定席券売機を全ての特急停車駅に設置する予定はあるのか？
- (会社) 今のところ全ての特急停車駅に指定席券売機を設置する予定はない。チケットレスサービス定着のため様々な施策を行っている。
- (組合) 繁忙期の臨時改札行路について会社の認識は？
- (会社) **臨時列車・定期列車についてかなり混雑している列車もあったと認識している。**
- (組合) 定期の特急列車が混雑している。定期列車にも臨時改札行路をつけるべきではないか？
- (会社) **社員の声を聞きながら検討していきたい。**
- (組合) 会社として臨時列車をご利用してもらうために取り組んでいる事はあるのか？
- (会社) SNSでの告知や検索サイトの掲載、JREメディア等を活用している。
- (組合) お客さま案内の視点からも1人乗務ではなく、2人乗務にするべきではないか？
- (会社) 様々なご利用状況を見ながら今後も検討していく。
- (組合) 成田空港駅の指定席券売機について、駅社員ではなく警備員が案内している状態である。
- (会社) 駅に確認するが、テンポラリースタッフも多くいるので活用していく。警備員にはやらせないよう配慮する。

**組合員が安全で安心して働ける労働環境を実現するために、
これからも職場からの意見を基に改善を図っていきます！**