

業務部速報

No. 103

発行 18.6.2

JR東労組 業務部

申27号 「乗務員勤務制度の見直しについて」に関する説明申し入れ 第2回団体交渉 その①

第4項 短時間行路を全乗務員職場に導入し、「多様な働き方と効率性」を実現できる根拠を明らかにすること。また、運用以降の安全や働きがいの向上についての考えを明らかにすること。

Q(組合)・稠密線区と一般線区で同様に短時間行路を設定できる根拠や条件は？

A(会社)・短時間行路は、朝と昼等との列車の本数差を活用して作る場合と、今ある行路を分割して作る場合がある。(現在の育児介護勤務者行路を作る場合も同じ。)

Q・安全が向上できる根拠は何か？

A・実際にハンドル持って体験したことを指導に反映したり、よい現場と繋がりを持った支社の計画が立案できたいと、様々な場面で反映ができ、安全が向上する。

Q・支社で勤務した後の乗務は、社員の疲労度を考えると違いが出るのではないか？

A・会社としては1つの労働として見る。疲労度に大きな差はない。

Q・働きがいが向上できる根拠は何か？

A・行路が増えることにより、選択肢が増え、ライフスタイルに合わせた生活設計が出来る。もう一つは本線乗務から離れた運転士・車掌でも、一定程度乗務したい方もいる。非現業も直接鉄道に携わる業務ができる働きがいが向上する。

第5項 「育児介護行路」「育児介護勤務適用者用の行路」「短時間行路」「短時間の乗務」及び「定期列車に短時間乗務」「指定された短時間行路に乗務」と異なる表現をする根拠を明らかにすること。

A・すべて短時間行路のことを指す。説明したい事柄にあわせ表記を変えている。

第6項 乗務可能とする職名を明らかにすること。また、本体エルダー乗務員への適用の考えを明らかにすること。

A・大前提として必要な資格を持っていること。その前提で、対象となる職名は車掌・運転士、非現業の各職制。管理者も対象。今後異動・昇職者を想定している。

・指揮命令系統上、支社社員の場合は乗務員区所に兼務発令となる。
(複数区所や、運転士・車掌で重複して兼務はかけない。)

・本体勤務エルダー社員は現役の社員と同様に扱う。

・運転士指導は運転士として、車掌指導は車掌として短時間行路に乗る。助役はいろんなパターンがあり得る。

第7項 短時間の運用以降に伴う、標準数と現在員数の考えを明らかにすること。

A・標準数の考え方、算出方法は変わらない。列車本数・行路数は決まっており、今後はそこに区所の運輸職以外も含め配置していく。

・現在員をどう配置するかという点が複雑になるが、会社として業務上必要な社員は配置していく。

Q・逼迫している要員需給の中で、ますます状況が見えにくくなるのではないか。

・今でも非現業は超勤が多い。支社社員が乗務すれば当該社員の業務量は増える。

A・上長の仕事の割り振りや、グループや課総体として業務を進めており対応出来る。

第8項 就業規則等の改正について示された項目以外の改正の有無について明らかにすること。

A・基本は提案資料の通り。他のルールも今後の精査や議論で改正することもある。

Q・稠密線区の間隔の最低時間は今後も守っていくのか？

A・その通り。

その②へ続く