

業務部速報

No. 110

発行 18.6.5

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3回団体交渉 その①

第29項 稠密線区の拘束時間限度時間について1日当たり1時間を延長する目的及び、長時間乗務等の課題についての認識を明らかにすること。また、実施による要員効果を明らかにすること。

第30項 現行制度のまま一般線区において1日当たり労働時間数との乖離を縮小する行路作成内容について明らかにすること。

Q(組合)・稠密線区の労働時間と、拘束時間の実態はどうなっているのか。

A(会社)・平均で、労Aは6時間半、労Bは40分、拘束時間は9時間程度である。

Q・拘束時間が多いという認識だが、減らしていく考えはあるのか。

A・減らすと折り返しも詰まる。**1連続(継続)乗務時間は守る。安全には配慮している。**

Q・女性乗務員は身支度に時間を要する。効率性にはそういう所も考慮しているか。

A・一概に効率化を目的に拘束時間を延長するわけではない。

Q・ある区では、労A・B足して年1,800時間で拘束2,300時間である。労働時間が変わらないというが、拘束時間が増えると疲労度が増す。

A・現段階の疲労度と大きく変わらず安全を担保したうえで進めていきたい。

Q・睡眠環境整備は、具体的に何をしていくのか。

A・個室化や空調の個別化をしてきた。今後は、高機能マットレスを導入していく。

Q・地方線区ではワンマン化で昼間帯の車掌の業務が少ない。この考えはあるのか。

A・夕方出勤の泊行路化や、短時間行路にして当務主務等の乗務したいしていきたい。行路の設定はあくまでお客様のご利用実態に踏まえる。

第31項 短時間行路を乗務割交番から遊離することでの想定課題を明らかにすること。

第34項 育児・介護勤務適用者の行路の労働時間をその他時間とすることにおけるメリット並びにデメリットを明らかにすること。また、出勤準備等が乗務した場合についても同様の取り扱いとする根拠を明らかにすること。

Q・短時間行路作成の基本はどうなっているのか。

A・7時間10分の基本行路を入れて、自然に生み出される部分を短時間行路に充てる。出来ない場合は行路を分割する。**稠密線区も地方の一般線区でも基本は同じ。**

Q・新幹線は入出区の列車と乗継箇所を増やして対応することによりか。

A・基本はそうなるが、細部は検討して詰めていきたい。

Q・出勤準備が短時間行路を乗務すれば、残りは7時間10分まで待機となるのか。

A・待機となる。不時の事態には乗務してもらおう。今でも同じ考えだ。

Q・育児A選択者が、その他時間の待機中に再び乗務を指示されることはあるのか。

A・異常時や不時の事態などあり得る。当初の退勤時間は意識する。**事前に打診して家庭の事情も把握し無理はさせない。積極的に勧奨しない。**

Q・多車種・多線区の区所では、短時間行路勤務者が何でも乗れるよう教育するのか。

A・突破的な乗務はその人が乗れる列車になる。

Q・その他時間における食事の考え方はこれまで同様となるのか。

A・時間がちょうど食事の時間に当たるのであれば現在と変わらない。

Q・待機する時の場所は、区所ごとに決定するのか。

A・区所の上長が判断することになる。そこは変わらない。

その②へ続く