



その3 大地申第5号 安全と技術・技能継承、働きがいのもてる「乗務員勤務制度の見直しについて」の運用を求める申し入れ

3、指導担当の業務が逼迫していることや、実乗務が多く発生していることを踏まえて行路作成をおこなうこと。

会社回答) 行路の設定については、乗務割交番作成規定等に基づいて行っているところである。

冒頭、指導担当の業務量が逼迫している現状から指導担当専用行路の必要性はないことを通告!

会社: 乗務員に近い状態で定期的に乗ることでより効果的に業務が遂行できる。例えば、線路の動揺やホーム上の設備の異常等をリアルタイムに我々に伝わる。

組合: 乗務員の方が日々乗っているので乗務員の方が気付きやすいのでは? 職場の声を聞いてほしい。

組合: 大宮車掌区では4名。研修の関係により3名で業務を回していた。定例訓練、計画業務での行路作成、適性検査の勤務調整、事故表彰、宿泊依頼、などの日常業務のほか、新人車掌の配属がある。9月末から38回生の見習い乗務開始、日勤での訓練、10月10日は39回生が着任した。教育訓練の資料作成など多忙を極めている。これにより超勤が増加している。さらに定期での乗務となれば、労働時間増加は必至である。

組合: 宇都宮運転所では指導員6名中3名は四季島運転士。DC、DLやELなども実ハンドルを行っている。突発ではその代わりとして乗務している。新人教育と同時にライフサイクルの戻り教育が重なり、超勤対応での教育まで行っている。異常時では実ハンドルだけでなく管理者が乗務員操配で手いっぱい、指示や判断をしている。全ての職場で安全運行を確保するためには、指導担当は重要である。

組合: 本来業務である添乗も行う時間が無くなっている。異常時の乗務員操配も指導が指示しているのが実態。様々な実態から指導担当の行路の必要性は見いだせない。

会社: 業務量についてははっきり効率的に行われているのかを見ていく。現場とはしっかり話をしていきたい。現場の声は受け止めていく。制度の目的はあるので進めるが、現場の声は無視しない。行路設定するののかも現場実態を見ていく。

組合: 指導担当から当務主務への発令はあるのか?

会社: 一律の考えはない。可能性はある。

組合: 指導担当と当務主務の兼務はあり得るのか?

会社: あり得ない。発令された職名の業務を行ってもらう。

組合: 当務主務から乗務員に戻るケースは?

会社: なくはない。

組合: 当務主務は毎日発生する作業ダイヤなのか?

会社: 短時間勤務の行路を作成すれば、毎日発生することになる。当務主務が5人いれば回せるかもしれないが、1人なら乗れない。誰が乗るのかは調整になる。

指導担当専用行路の必要性については、
職場の実態に踏まえることを確認!

当務主務の運用について支社の考えを引き出す!

指導担当が運転・車掌職場の安全の要!
鉄道の安全を職場の声から創り出そう! その4へ→