

申4号 乗務員勤務制度見直し並びに賃金制度改正 第2回基本交渉

第2項 鉄道輸送の安全を確保するための現行の課題克服、環境整備の時間の確保が必須のため、
2項途中から再開！ 支社企画部門社員および当務主務の乗務については実施時期を再考すること。

Q(組合)・安全確保の観点から、リスク管理を具体的に示すこと。

A(会社)・乗務する日はあらかじめ分かっている。業務を調整し過度の負担がかからないようにしていく。また、乗務する場合は朝の短時間行路を基本とする。

Q・乗務と支社勤務を兼務すると雑念などの不安定要素が増える。どのように払拭するのか不透明である。

A・人間だから雑念は全社員が持つ。乗務との兼務以外でも雑念はある。兼務をしたからといってリスクが高くなるとは認識していない。安全上、対策が必要なリスクが生じるものではない。これまで実施してきた対応で十分である。

Q・リスク管理をする上で万全な準備が必要である。会社回答では認識が合わない。安全上、重要な項目である。引き続き議論をしていく。

A・乗務に集中することは現在も行っている。雑念は無数ある。向き合ってリスク管理をしていく。安全に向かっていくことは労使で一致しているのではないか。

Q・安全については労使で一致している。そこに向かってどのようにリスクを減らしていくのかが重要だ。私たちはそこまで行きついていない。安全だと確定できない。今後認識を合わせていく議論を継続していく。当務主務についても頭の切り替えが難しい。不安がある中乗務はさせられない。**認識合わず 2項終了!!以降継続議論!!**

第3項 短時間行路についても標準数として算出するとともに、短時間行路数に対して基本的に乗務する現在員数を確保すること。

Q・短時間行路は標準数に組み込み、算出するべきである

A・乗務を担当する列車本数と距離によって、業務をまわすために必要な人工を算出するため、短時間行路であっても標準数に算入する。列車本数と距離によって要員を張り付けるのは大原則であり、今までと変わらない。

標準数の考え方と算出方法は今までと変わることはない。確認!

Q・現在、ダイヤ改正時に各区所の行路を作成している。今後も踏襲すること。

A・乗務員は年1回のダイヤ改正時に変更してきたが、臨機応変にできない。ダイヤ改正のタイミングでなくても、短時間行路の作成を行っていきたい。区所毎のケースバイケースである。行路が分割できるような準備はする。

Q・社員数が減少時期になっている。一つの行路を分割したいくっつけたいすることが常態化することは望ましくない。

A・短時間行路が必要な方の把握に努め、ダイヤ改正時に作成し設定していく。職場の実態に踏まえて行っていく。

人材育成と年休消化を踏まえて現在員を確保する。確認!
短時間行路は基本的に乗務する対象者で行路を回す。

(その2) に続く