

## 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25項 主務職社員に対し新たな役割を付与する目的を明らかにすること。

**A(会社)**・主務職という制度には、当直の仕事がマッチしていると認識している。業務管理、点呼をやっていただく。乱れた時に操配も行っていただき、人材育成に資する。そのような問題意識、価値観があったので提案した。他の系統で言えば、当務駅長である。その乗務員区版である。

**Q(組合)**・当直助役の負担軽減になるのか。

**A**・2人でやっていたものを、3人でやれば負担軽減になるとの短絡的には思えない。

### 第26項 現行の主務職の本線乗務員の人数及び、当務主務への指定の考えを明らかにすること。

**A**・全ての区にいるわけではない。車掌より運転士が年齢が高いので主務が多い。区所によってアンバランスがある。今回の改正をして一斉にスタートにはならない。

**Q**・主務職の本線乗務員は何割くらいか。

**A**・数%である。主務を担っている方は、内勤・支社に行っている方がいる。毎年一定の数が生まれているが、その分だけ助役になっている。

**Q**・当務主務は、計画や指導の業務を行うのか。

**A**・当務主務になったら、指導員や計画をやるとは考えていない。

### 第27項 現行人事制度における主務職等社員の位置付け及び、ライフサイクルについて変化する点を明らかにすること。

**Q**・主務職の位置づけについては変わらないと言うことだが、ライフサイクル深度化の変化についてはどう考えているのか。

**A**・指導担当、内勤者はライフサイクル深度化制度から外れている。当務主務もライフサイクル深度化制度から外れることになるが、当務主務から本線乗務員に戻るとなるとライフサイクル深度化制度の対象になる。

**Q**・指導担当から当務主務になる場合の考えはどうか。

**A**・主務職で指導担当をしている人は指導職を解いて、当務主務となり、定期行路に乗務することになる。指導担当業務をやらない。

**Q**・助役の登竜門になるということなのか。

**A**・登竜門の1つになる。今までなかった担務になる。乗務員が目指す1つになる。

### 第28項 当直助役に対する現在員の配置の考えを明らかにすること。また、当務主務の役割、業務内容、勤務指定の考えについて明らかにすること

**Q**・改めて、現在員配置の考え方は、2徹ダイヤの場合は助役2名確保する事を確認する。当務主務は人事考課は行わないのか。

**A**・行わない。業務管理を行う。

**Q**・当務主務の業務内容は、現行当直が行っている業務から人事考課が外れるということか。

**A**・そうだ。