

申4号 乗務員勤務制度見直し並びに賃金制度改正 第1回基本交渉

第1項 乗務労働の特殊性を堅持した制度の見直しとすること。

A(会社)・全システムに特性がある。システム間の優劣をつけるものではない。**特性として連続した緊張や車内サービス、乗務員勤務の特殊性としては、不規則・不定型であること**などがある。

Q(組合)・システム間の優劣を論じるものではない。システムごとの特殊性があり、その上で乗務員に区切って細分化した場合に、**列車で移動しながらの労働**である。そのため、不安定な状況にあることから危険度は高い。加えて、**独立行動型の労働**でもある。このことは**制度を見直しても変わらない**。

A・システムごとの特性と勤務の特殊性があることは認識している。それぞれの業務の負担軽減(車両更新、新保安装置等)にも努めてきた。

Q・乗務員の負担や責務に変化は無い。人が労働している限りついてまわることだ。

A・**生身の人間が労働していることは認める**。ハード的なバックアップもしている。

Q・自動運転や輸送サービススタッフなど、将来も特殊性を維持していくべきだ。

A・自動運転は現時点において技術的に直ぐに実現されるものではない。輸送サービススタッフについても、今後のビジョンとして示したもので、今回の見直しで導入となるものではない。具体的になればその時に議論する。

Q・今回の制度改正で、乗務員勤務制度の根幹は変わらないということか。 **確認!!**

A・今回は、**乗務員勤務制度をゼロベースで見直すものではない。これまでの乗務員勤務制度の考え方、いわゆる青本の考え方は基本的に残る。**

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、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・支社勤務者が乗務することに関して、具体的な業務量や安全の対策が見えない。

A・社員ごとにどのような業務を担うのか分からないため、**具体的な対策と問われてもイメージするのに限界**がある。だが闇雲に実施しようとも考えていない。

Q・安全や負担軽減の具体的な方策は示すべきだ。

A・負担をかけないという意味では、今後支社に異動する人を対象として、乗務していた区所で乗務する。**ダイヤ改正後徐々に異動のタイミングで増えていく。**

Q・企画部門にも特殊性がある。気持ちの切替などは簡単にできない。雑念も入る。仕事の仕組みや要員など具体策が必要だ。

A・支社は今でも計画的に業務を行っているし、チーム内で業務を負担し合うなどしている。要員を増やすということにはならない。**二つの業務を行うとしても、安全の阻害要因になるとは考えていない。壁が高いとは思わない。**仕事の他にも家庭のことなど、全ての雑念を消すことはできない。 **対立!!**

Q・全ての雑念は消せないが、**雑念を呼び起こす要因を増やすべきでは無い**。一日の中で、**乗務労働と地上勤務という二つの特殊性のある業務を行う事は壁が高い**。

**企画部門の乗務は課題が多く具体策が必要だ! 2項途中で中断!
会社との認識を合わせるべく鋭意交渉を継続してまいります!**