

申2号「乗務員勤務制度の見直しについて」に関する解明申し入れ(その2)②

第7項 「人ならではの創造的な仕事」について明らかにすること。

- A・具体的な定義づけはないが、異常時の案内や人身事故の対応など人にしかできない仕事だ。新しいものを作ることや、臨機応変に対応出来ることは人間の強みだ。
- Q・人と機械のすみ分けをどのように行っていくのか。
- A・人と機械のすみ分けとしての回答ではなく、どういう心構えで働くか方向性を回答で示している。サフライサイド(供給側)ではなく人に焦点をあて、多様なニーズに応えていくということだ。人を起点にしないと多様化したニーズに応えられない。

第8項 現在の新規乗務員養成数を明らかにするとともに、今後の考え方を明らかにすること。

- ・詳細には申し上げられないが、右肩下がりになっているとかが増え続けているとかの傾向はない。
- ・採用数が同じなら合格率が変わらない限り増減するものではない。

第9項 稠密線区における支社別と線区別の乗務効率の変化を具体的に明らかにすること。

- A・乗務率を一概に示すのは難しい。乗務率は総労働時間分の乗務時間であり、様々な要因で変わるので、問題視する数字ではない。
- Q・以前乗務率を上げるとの議論があった。拘束時間が拡大され労 A が増えれば乗務率は向上することに危惧している。
- A・首都圏では以前より乗務率が上がっているが、乗務率を上げるのではなく、効率的な行路をつくることが提案の内容だ。結果として乗務率で見ることになる。

第10項 拘束時間の延長と乗務キロの増加による疲労度を考え、乗務員の体調管理と安全の向上策を明らかにすること。

- A・他の会社も参考にして体調管理の環境整備を検討していく。
- Q・乗務キロ増加に伴い疲労度が上がる問題意識だが検討している対策はあるか。
- A・乗務キロが増えれば疲労は大きくなるのは確かだが著しく安全を害するほどではないとの認識だ。直接的に考えているものはないが、在宅休養時間の拡大など一定の配慮は行う。一日当たりの労働時間数が変わらないのが大きい。

第11項 育児・介護勤務A適用者と指導担当等および主務職の本線乗務員の各人数に対する短時間行路数適用の考え方を明らかにすること。

- ・各区所において「短時間行路がいくつできるか」と「短時間行路を必要としている社員がどれだけいるか」をみて短時間行路を設定していく。何人いるから行路をいくつ作るということではない。
- ・育児介護 A 適用者の行路は、日中帯の他に、朝夕にも選択できるように作成する。
- ・育児介護 A がいなくても、当務主務や指導担当等の設定をすることはある。現場の判断 = ニーズによって作成する。
- ・ダイヤ改正時以外でも短時間行路がつけられるような行路作成をしていきたい。
- ・地方ごとに実態が違うので地方議論をしていく。