

## 申2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(その2)④

**第18項** 行路選択の締切り日までに、調整が出来ない場合など、勤務指定表の発表後における勤務変更の取扱いについて考え方を明らかにすること。

A・原理原則を守りながら、どこまで出来るかだ。

Q・説明を丁寧にして不公平がないようにしていただきたい。

A・勤務作成者の苦勞にゆだねてしまうところがある。会社としてもしっかり見ていく。

**第19項** 勤務指定表の発表時における勤務の未充当の可能性について考え方を明らかにすること。

A・勤務発表時に未充当ということはない。

Q・支社企画部門社員が支社の業務が張っていて1週間に2~3回乗れないことはないのか。

A・乗務を優先することが兼務発令のポイントだ。

Q・乗務員操配が付かない場合に、分割した行路を1つにすることはあるのか。

A・いまもある。変行路扱いになる。乱発する気は無い。

**第20項** 地上勤務と乗務労働の違いを明らかにすること。

Q・乗務労働は移動する列車に拘束される。直接命に直面する怖さがある。

A・特性があるのも分かる。駅でも信号や立ち番は似通ったところがある。

Q・乗務員は移動しているところで直接命に関わることもあり、リセットも出来ない。

A・駅の立ち番もホームで相当緊張してやっている。

Q・別の系統が使命感持っていることは認識している。乗務員はそういう一面があることが一致できないかと言っている。

A・言っていることは同じだ。

**第21項** 短時間行路に乗務する指導担当等にとってのメリット・デメリットを明らかにすること。

・メリットは、定期的に乗務することで乗務感覚や技量維持をはかることができ、より具体的な指導ができるので添乗指導の質は上がる。

・添乗指導が出来る時間は減るが、実際に乗務することにより添乗指導の質が向上するので、総体で見れば大きなデメリットにはならない。

・養成期間など一時的に業務量が増える時期があるが、技量を維持するために計画的に仕事をこなさない乗務するべきと考える。

**第22項** 短時間行路に乗務する支社企画部門社員にとってのメリット・デメリットを明らかにすること。

・メリットは、支社企画部門へ異動後も現場感覚が得られ、現場とのつながりが密になり、現場の実態に即した計画指導等が行える。

・デメリットは特にないが、強いて言えば支社と区所間の足ロスである。

・支社に異動した直後は支社の仕事を覚えなければならないので大変になる。

・デスクワークと乗務の頭の切り替えは大事であり、リスクを考えると乗務後に支社勤務としていきたい。