

# 申4号「乗務員勤務制度の見直し」並びに「賃金制度の改正について」に関する申し入れ

## 乗務労働の特殊性を堅持し、

## 「安全・健康・ゆとり・働きがい」が担保される制度にしていこう！

JR東労組本部は、5月17日に提案を受けて以降、解明交渉を2回、合計72項目にわたって議論を行ってきました。そして、7月24日に申4号を申し入れ、7月27日、31日と精力的に団体交渉に臨み、第5項①まで議論を行っています。

2回の解明交渉を経て、特に課題として認識している一つ目は、乗務労働と地上勤務の混合についてです。他系統の業務が混合することによって心身の切り替えや、安全確保に向けて蓄積した技術をどのように維持・継承していくのか、安全を脅かすのではないかと危惧する声があげられています。

二つ目は、「行先手当の廃止」についてです。乗務員は移動が主な業務のため、行先地での業務に備え待機している実態は制度見直し以降も変わらないことから疑問は払拭されません。

職場では、多岐にわたる施策等がプレスリリースやタブレット等により配信される中、内容とスピードへの戸惑いや、もう決まったのかと諦め感を持ち、モチベーションが低下しているとの声もあげられています。

日々奮闘する組合員、社員への期待に応え、納得感の得られる勤務制度見直しと賃金制度の実現を求め、議論を積み上げていきます。

### ◆申4号の要求の主な柱と特徴◆

※全14項目(31点) 要求

- 乗務労働の特殊性を堅持すること！  
乗務労働の特殊性は移動労働であることで、それに伴い瞬時の判断が求められることや、不安定な状況にあり危険度は高まる。大前提として多くの命を預かる責任がある。
  - 支社企画部門社員・当務主務の乗務は、安全確保のため、実施時期を再考すること！  
乗務労働と地上勤務では思考回路が違う。リスクに対する万全な対策を取るべき。
  - 疲労に対する休憩・睡眠時間の確保！  
拘束時間の延長と乗務率の向上によって心身ともに疲労が蓄積される。従って、休憩時間や睡眠時間の確保ができなければ安全を保つことは出来ない。
  - 行先地での乗務待機している時間に対して手当を支給すること！  
行先地での時間は、次の乗務に向けての待機時間であり、拘束されている時間である。この実態は制度見直し後も変わらない。
- <その他の要求視点>
- ・育児・介護勤務については職場のニーズに合った短時間行路・制度の改善・環境改善など。
  - ・安全の要である指導員が職場に定着するように要員増・「運輸のプロ」の指導員への拡充など。
  - ・乗務員手当のキ口額。ワンマン加給の増額、深夜早朝勤務手当の増支給など。
  - ・稠密線区と一般線区の特情を踏まえて、運用等については各地方で議論を深めること。

## 主な議論内容

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。

【認識一致】  
・全系統に特性がある。系統間に優劣をつけるものではない。  
・生身の人間が労働している。負担軽減のためにハード的なバックアップは行っている。

【認識不一致】  
（会社）乗務員の業務の特性として連続した緊張や車内サービスがある。乗務員勤務の特殊性としては、不規則性・不定型となることと認識している。  
（組合）乗務員は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り危険度は高まる。加えて、独立行動型の労働である。このような乗務労働の特殊性は制度を見直ししても変わるものではない。

【確認事項】  
・輸送サービススタッフはあくまでも今後のビジョンとして示したもので、いますぐに導入するものではない。  
・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は基本的に残る。

新しい乗務員の勤務制度  
青本の考え方は基本的に残ります！

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。

【会社の主張】  
・支社企画部門社員が乗務する場合の業務量や安全の対策については、社員によって担う業務が異なるため、具体的な対策と問われてもイメージするには限界がある。  
・乗務労働と支社業務の2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られていない。壁が高いとは思わない。

乗務する日はあらかじめ分かっているの  
で、業務の調整を行っていく。

支社企画部門社員が乗務する場合は、朝の短時間行路を基本とする。  
【組合の主張】  
・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ことは壁が高い。  
・支社企画部門社員・当務主務も業務に対する不安や悩みなどが増えるというリスク、不安定要素が増える。  
・安全第一を労使で一致して目指す中において、どのようにリスクを減らしていくかが重要だ。

認識が合わないため、  
今後も議論を継続していきます！

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。  
【確認事項】  
・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。標準数の考え方と算出方法は今までと変わらない。  
・人材育成と年休消化を踏まえて現在員を確保する。  
・短時間行路は基本的に乗務する対象者で行路を回す。

第4項 乗務率の向上に踏まえ、乗務員の負担を軽減するために以下の通り実施すること。  
① 一般線区における長時間拘束の行路を短縮するよう改善すること。また、一般線区での一勤務の拘束時間は、稠密線区に準じること。

【会社の主張】  
・一般線区は拘束時間の決まりはないが、拘束時間をあえて拡大することはしない。  
・自宅出勤できることが望ましい。  
② 睡眠を目的とする乗務の中断については、運転士・車掌ともに到着点呼から起床点呼までの時間以上確保すること。  
【組合の主張】

睡眠を取り得る時間が4時間30分程度とあるが現状は確保出来ていない。

女性乗務員が増えているなど、乗務員勤務制度ができた当時と状況が変化していることを受け止めるべきだ。  
【会社の主張】  
・女性は身支度に時間を要することは認識している。  
・睡眠の環境改善(2段階ベッドから個室化や、個別空調など)を行っている。  
③ 食事を取り得る時間については労働時間Aから労働時間Aまでの間を確保した上で、現行時間に対して10分付加すること。

【会社の主張】  
・今回の見直しで朝食時間を5分延長した。トイレに行く暇がないという声を受けて拡大した。たった5分と思われるかもしれないが、要員にもはね返ってくる。全体的にみればハードルの高い改正だ。  
・要求の10分は出来ないが、食事やトイレ時間を増やしたい思いは一緒である。

第5項 育児・介護勤務については、職場のニーズに合った短時間行路を設定するとともに、より利用しやすい制度とするために、以下の通り実施すること。  
① 日中帯の短時間行路を多く作成するとともに、短時間行路の乗務は育児・介護勤務A適用者の希望を最優先とすること。  
【確認事項】  
・育児・介護勤務者は日中帯の短時間行路がベースになる。  
・行路が選択できるように朝の短時間行路を作成していく。そのことにより、より多様な働き方が出来る。  
・日中帯と出勤しやすい行路を職場に合わせて作成していく。

乗務員の特性を堅持し、安全・健康・ゆとり・働きがいある乗務員勤務制度と職場を創りだす8・9集会  
日時 8月9日(木) 13:00~16:00  
場所 赤羽会館(赤羽駅東口徒歩5分)

## 現場で働く組合員が主役の制度を 職場の声でつくっていきましょう！