

## 申4号 乗務員勤務制度見直し並びに賃金制度改革 第3回基本交渉

### 第10項 エルダー社員は、短時間行路での乗務を選択可能とすること。

- Q・拘束時間の拡大が提案され体力的にも自信がないという意見が出されている。
- A・大量退職期をむかえるにあたり要員問題としては課題であるとは認識している。出向先の会社が、本体と同じ短時間の作業ダイヤを作るのは難しい。

### 第11項 乗務に集中できる環境の整備を行うとともに、設備改良の予算を確保すること。

- Q・今後、具体的に環境整備をおこなう箇所はあるのか。
- A・東京駅9・10番線ホーム乗継詰所の拡幅工事をおこなう予定である。
- Q・乗継詰所や休憩所の環境整備はどうか。防犯カメラの設置もあり、「常に監視されている」ということが払拭できない。次の勤務に備える時間を大切にすべきだ。
- A・「次の乗務に備える場所である」今後も具体的に現場の意見に踏まえて設備改良をおこなっていく。防犯カメラは極めて厳格なルールで運用しており「カメラを見なければならぬ事象が発生したときに使用する」ものである。監視が目的では無い。

### 第12項 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。

- Q・本部として地方において「制度議論」を求めるのではなく、地方毎の運用について具体的に議論を深めていきたい。規模感など細部をここで議論するのは馴染まない。
- A・ダイヤ改正と制度の内容が関連しているので、9月以降具体的な準備に入る。ダイヤ改正の提案以降でない、地方における細部の議論は出来ない。

### 第13項 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。

- Q・乗務員は、移動することによって行先地で拘束される時間があるという認識だが、ダイヤ混乱時の業務指示を明確にすることや、サービス労働を防ぐためにも手当支給を求める。
- A・始業から終業までが拘束時間であり、制度改革で概念は変わらない。基本は「ワークノペイ」である。労務の提供があって支払われるものであり、これまでの支給が間違っていたということではない。深夜・早朝勤務手当を乗務員に支給対象とするなかで、手当をわかりやすいようにするためのものである。「待機」と明確に指示すれば労働時間である。賃金総体として人件費は上がることになる。

### 第14項 乗務労働の特殊性に踏まえ、手当について以下の通り支給すること。

#### ① 乗務員手当のキ口額について増額すること。

- Q・乗務手当のキ口額は、前方注視や車内秩序維持を含め支給されるのではないのか。
- A・基本的にはそうだが、今回は実乗務時間の増加があるので、時間額を増とした。
- Q・自然災害が高頻度で発生し、車内の事件等もある。情勢の変化に対応すべきだ。
- A・今回の見直しにおいては、キ口額の変更までは必要ないと考えている。

(その4) に続く