

業務部速報



No. 76

発行 21. 11. 10

JR東労組 業務部

申13号

乗務員の業務等の見直しについて」に関する説明申し入れ 団体交渉を行う！① 11月8日開催

1.令和3年（2021年）度末ダイヤ改正時に乗務員の業務等の見直しを行う目的を明らかにすること。

組合 提案の目的について「これまでの役割分担にとられない柔軟な働き方を実現するため」とあるが、どのように関連しているのか。	会社 将来にわたって柔軟な働き方を実現するための一例として運転士、車掌の業務を徐々に融合し、互いの役割分担にとられない働き方を進めていく。
今提案内容が柔軟な働き方をするものとは感じないが何を目的に据えているのか。	働きがいの向上を図りながら見直していく。安全・安定輸送の維持・向上も目的の一つである。
乗務員勤務制度自体を変更するものではないのか。	大きく変更になるものではない。
説明会や勉強会などは行うのか。	変更になる点の周知と必要な教育・訓練を行う。

2.乗務員の業務等の見直しを行うことで、どの程度の乗務効率の向上を見込んでいるのか明らかにすること。

組合 生産性がかなり向上され、行路の組み換えによって行路数の削減にもつながるのではないのか。	会社 提案内容が行路数の減少になるほど大きな変更にはならない。労働時間Aが減少し労働時間Bが増える。なお、ダイヤ改正では引き続き効率的な行路作成を行っていく。
--	---

3.出勤予備の者の1日当り労働時間数を7時間10分とする目的を明らかにすること。

組合 就業規則(別表第2)に「出勤予備の者の1日当たり労働時間数を7時間10分とする」と明記しても職場の判断で出勤予備の勤務時間を設定できるのか。	会社 基本は7時間10分とする。法定労働時間を超えるようなケース(SLを担当する場合が考えられる)があれば勤務作成時に区所の判断で設定することは否定するものではない。
---	---

4.早目出場の見直しにより、列車到着前までに乗継箇所へ出場するように変更する目的と変更できる根拠を明らかにすること。

組合 3分前出場の見直しの目的は、詰所にいる時間が長くなることで働きやすさの向上につながるということなのか。	会社 3分前としてきた根拠が明確ではない。働きやすさを考え列車到着前までに乗継箇所へ出場することとする。
3分前出場の本質は変わらないと言われるが、本質とは何か。また、経緯があり3分前出場に決まったと思うが、根拠が分からないのに何故なくすのか。	本質は列車に遅れないように出場することである。詰所からホームまでの労働時間(徒歩時間等)はモデル時間として算定し、余力を持たせるように見直しを図っているところである。
お客さま案内、ホーム上の混雑、列車到着前の架線・線路状態確認など加味した上で、ゆとりある徒歩時間を算定しているのか。どのように算定しているのか。	ある程度余裕がある時間を労働時間(徒歩時間等)として不足しないように算定している。算定は箇所ごとに距離と速度で計算している。

3分前出場の本質は変わらないため、安全・安定輸送の確保のためにも必要な労働時間である！

5.乗り継ぎ後に乗務員が行っている発車看視を廃止する目的と廃止できる根拠を明らかにすること。

組合 発車看視を廃止する目的は何か。また、今後は看視しないということによいか。	会社 その場における看視業務は廃止する。交代後の移動時に可能な範囲で車両の状態を注視していただきたい。モニター確認できる車両もある。エンド交換時にも確認すれば安全は担保できると考える。
交代後の移動時に車両状態を注視するのは労働時間になるのか。	看視時間は変わるが、移動時間は労働時間である。

安全確保のためには発車看視は必要な労働時間である！

②へ続く