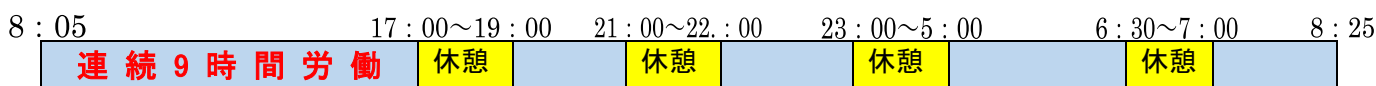




申し入れて作業ダイヤの見直しを実現！

新潟新幹線運輸区の当務主務の連続9時間労働の解消を図る

■当初の作業ダイヤ（2020年4月1日～）



■見直しを実現した作業ダイヤ（2020年7月9日～）



※21時00分から22時00分の休憩時間を11時30分から12時30分に配置換えすることで、「連続9時間労働」を解消しました。

組合側：出勤から9時間にも及ぶ労働が続いているため、多くの組合員・社員から不安や疑問の声が出ている。

経営側：東日本ユニオンからの申し入れで実態調査を行ったら、休憩時間の配置替えが可能であると判断し見直すこととした。

短時間行路はどうあるべきか！

当務主務が「交代2形」の中で乗務するB720行路（枠外運用の短時間行路）は、**拘束時間が8時間14分**であり、乗務する人によって労働時間の調整を行先地（東京）場面で行う非効率な行路であることが課題です。

短時間行路であるB720行路の拘束時間(乗務開始から乗務終了まで)は一緒であるが

○当務主務が乗務（実労働時間7時間14分）

→行先地（東京場面）の時間は「1時間の休憩以外は労働時間（適宜、調査等）」

○「育児・介護勤務A」適用の乗務員が乗務（実労働時間6時間00分）

→行先地（東京場面）の時間は、その他時間の14分以外「ノーペイ」

○予備勤務者等の乗務員が乗務（実労働時間7時間10分）

→行先地（東京場面）の時間は、その他時間の1時間24分以外「ノーペイ」

「乗務員勤務制度の改正」でスタートした短時間行路は「多様な働き方の実現」と「効率的な運用」の両方を目的としています。B720行路のように行先地（東京場面）でしか労働時間の調整が出来ない行路は非効率であり、短時間行路に適していません。

「育児・介護A」の社員は「欠在」を使えません。従って「育児・介護A」の社員が選択できる行路として乗務開始から乗務終了まで（行先地含む）連続した労働時間が6時間未満にならなければなりません。

特に地方の一般線区においては、運行形態に合わせて短時間行路を作成するには限界があることから、目的を満たすことを主軸にした行路作成が求められます。