

「乗務員勤務制度」「賃金制度の改正」 安全と乗務員の健康と働きがいを担保できる制度をつくりだそう！ 適正な労働時間管理と制度の改善をめざして

■はじめに

東日本ユニオンは5月17日に「乗務員勤務制度の見直し」について、7月3日に「賃金制度の改正」の提案を受けました。そして、組合員はもとより現場第一線で働く多くの社員との議論をとおして導きだした要求をもとに、経営側と団体交渉を重ね、9月1日に妥結をするに至りました。しかし、これらの取り組みは妥結をもって終わらせる訳にはいきません。なぜなら、今施策は乗務員勤務の特殊性をもとに施行されている「乗務員勤務制度」を薄め、将来の画一的な勤務形態へむけての布石であると受け止めているからです。

現行の乗務員勤務制度は1992年（平成4年）、労使の合意をもって施行されました。この間、制度を適正に運用することにより鉄道の安全はもとより、乗務員の健康、働きがいといったメンタルに至るまで一定の成果を生みだしてきたと考えています。その「乗務員勤務制度」を見直し、制度に付随する「賃金制度の改正」を2019年3月に予定するダイヤ改正で実施するとしている中で、労働組合側として現行制度を振り返り、あるべき制度を創造し、経営側に主張し続けていかななくてはなりません。

鉄道の安全と、乗務員の健康と働きがいを担保できる制度の実現にむけた新たな運動をつくりだすために、東日本ユニオンの運動の方向性を明らかにしていきます。

■現行の「乗務員勤務制度」の構築過程

現行制度の構築過程において勤務形態は「①定型勤務」「②パターン勤務」「③変形勤務」「④現行型勤務」の4種が検討されています。そのうち①～③については、拘束時間の大幅増が生じることから実施が見送られ、④を基本に拘束時間を延ばさず在宅休養時間の拡大、深夜勤務の回数の減、線区の特性を生かした行路作成ができる制度とした経緯があります。

その上で様々な角度から検討が重ねられ、安全性の確保を大前提として「効率性」と「働きやすさ」を同時に実現することを目的に施行され、今日に至っています。

■乗務員勤務の特殊性

乗務員の勤務は地上勤務者の勤務と異なり、列車ダイヤとの関係から始終業時刻、拘束時間、労働時間を画一的に定めておくことができないため、不規則、不定形の勤務とならざるを得ない現実があります。経営側は乗務員勤務の特殊性として「移動する列車に拘束される中で連続した緊張や車内サービス等の業務本来の特性を持ち、かつ安全・正確という輸送業務の大前提を全うする使命を有している」としており、ことから別に勤務制度が定められています。

■勤務の特殊性・作業の特殊性

鉄道の現場における勤務・作業はすべて特殊であり、何も乗務員に限るものではありません。この特殊な環境下における勤務・作業に対する「特殊勤務手当」が過去18種存在し、いわゆる3Kと言われる作業の対価として保障されていました。

しかし、経営側は2005年（平成17年）の諸手当改正において「特殊な勤務」と「特殊な作業」の視点から手当を集約するとし、作業に関わる手当13種を廃止し、その原資を基本給および深夜勤務手当等へ分配しました。作業に対する手当が廃止されたことで現場からは「特殊な作業を担っているという誇りを奪われた」との声が寄せられました。

「特殊勤務手当」の定めは特殊な作業への対価のみならず、手当が発生する特殊な作業を担っていることを自負することで、特殊な作業に自らを奮い立たせる側面もあります。東日本ユニオンは引き続き、作業に対する手当の必要性に関する議論を継続していきます。

■「乗務員勤務制度の見直し」と「賃金制度の改正」のねらい

JR東日本グループの新たなグループ経営ビジョン「変革2027」において、将来の乗務員等の働き方として「輸送サービスのトータルコーディネート」をあげ「人ならではの仕事に注力し、運転業務や車掌業務だけでなく輸送サービスを支える業務を広く担う」としています。また、ワンマン運転の拡大に関する資料では運転士、車掌を「輸送スタッフ」という新たな括りとしています。「乗務員勤務制度」を薄める今施策を、東日本ユニオンが「経営側の将来の体制づくりにむけた布石」と考える所以です。しかし、こうした将来像が現実となったとき「鉄道の安全は守られるのか」大きな疑問を持たざるを得ません。

■「乗務員勤務制度の見直し」と「賃金制度の改正」のポイント

◇多様な働き方の実現

(1) 現行の日中帯に加え、朝夕通勤ピーク時間帯にも「短時間行路」の設定

(2) 短時間行路を「育児・介護勤務A」「指導担当等」「支社企画部門」「当務主務」が乗務

※乗務する社員がいない場合は、出勤予備もしくは休日出勤等での対応となる。

① 育児・介護勤務適用者に「行路選択制の導入」と「勤務制限の緩和」

- ・育児・介護勤務A適用社員には、前々月に仮勤務が提示され、前月の20日までに短時間行路の「行路選択」を行う。
- ・泊勤務など6時間を超える勤務も可能となったほか、育児・行事などの理由により、6時間の労働時間に達する前に「欠在」として帰宅することも可能。

② 指導担当等の本線乗務の拡大

- ・定期的に短時間行路に乗務する。指導担当の増員は「考えていないが、業務量は資料の各職場共通化などで減らす方向」としている。

③ 支社企画部門の本線乗務の拡大

- ・短時間行路に乗務する。本施策実施以降に支社企画部門に転勤となった社員を対象とする。乗務したのちに支社業務を行う。

④ 主務職の本線乗務と当務主務の新設

- ・短時間行路に乗務する。乗務以外は「当務主務」として当直業務を行う。

今回の「乗務員勤務制度の見直し」の一番のポイントは「多様な働き方の実現」として「育児・介護勤務 A 適用社員に行路選択制の導入と勤務制限の緩和」と抱き合わせる形で「指導担当等の本線乗務の拡大」「支社企画部門の本線乗務の拡大」「主務職の本線乗務と当務主務の新設」という点にあります。

乗務員は列車ダイヤにしばられた上に準備時間、点呼時間、徒歩時間、実乗務時間等、一挙手一投足に至るまで時間管理がなされています。また、休憩時間という概念は与えられず乗務の合間の空いた時間で事実上の休憩をとる環境下にあります。しかし、②～④は乗務員勤務ではない為、輸送混乱時等において休憩時間や机上業務に柔軟な対応が出来ません。こうした勤務形態が違う乗務員が同等の責任感や使命感を持つ事は困難であり仕事量も含め「安全」に直結する弊害が発生する恐れがあります。

さらに経営側は「お互い様の精神」として、短時間行路の設定や乗務など他の社員でカバーし合うことを求めています。東日本ユニオンは「休日出勤が前提の施策は認められない」とした上で「基本行路の枝番運用」を要求しました。この要求を実現すれば出勤予備の乗務や休日出勤などがなくなり、多くの社員の負担が軽減されると提言しています。

◇効率性のさらなる追求

(1) 稠密線区における拘束時間限度の延長

- ・稠密線区の拘束時間を1日あたり1時間延長。労働時間Aを7時間10分に近づける。

日勤行路→11時間（現行+1時間）

泊行路→22時間（現行+2時間）

- ・一般線区は実乗務の割合を増やし、労働時間Aを7時間10分に近づける。

(2) 短時間行路を乗務割交番から遊離

- ・短時間行路を乗務割交番から遊離して、乗務割交番内の各行路の労働時間Bを実乗務に充当し、実乗務の割合を増やす。

◇働きがいのさらなる創出

(1) 稠密線区における行先地の時間の一部延長

- ・稠密線区の食事時間の時間帯拡大と時間の延長。6時から10時にかかる時間帯に35分以上。（現行は7時から10時にかかる時間帯に30分以上）

(2) 在宅休養時間の一部延長

- ・特休、公休を連続して設ける場合の在宅休養時間を延長し、66時間とする。（現行は64時間）

「効率性のさらなる追求」と「働きがいのさらなる創出」では「稠密線区における拘束時間の延長」と抱き合わせる形で「在宅休養時間の拡大」「在宅休養時間の一部延長」をするとしました。短時間乗務行路作成による、いわゆる「浮いた列車」を一般行路に吸収させやすくし、結果として労働密度を高める結果となっています。

◇賃金制度の改正

(1) 深夜早朝勤務手当の見直し（全社員対象）

- ① 深夜早朝勤務手当の一律 300 円増額（都市手当加算額の 250 円を廃止）
- ② 乗務員に深夜早朝勤務手当の支給（乗務員手当の深夜額 A・B を廃止）
 - ・深夜早朝勤務時間帯に労働時間が 4 時間以上→1,900 円
 - ・同時間帯に拘束時間帯（22 時から 5 時まで）をすべて含む→1,900 円
 - ・拘束時間が深夜早朝時間帯の一部にかかる→1,350 円
 - ・拘束時間が 10 時間以上→1,100 円
 - ・拘束時間が 8 時間以上で始終業時刻が 5 時～7 時 30 分、18 時 30 分～22 時→950 円
- ③ 「勤務指定による休日出勤」「臨時にすべての乗務行路に勤務」した場合は、超過勤務手当と併給
- ④ 拘束時間の番号(4)の区分において「11 時間以上」での支給を「10 時間以上」に緩和
- ⑤ 乗務員勤務により連続 2 夜、深夜帯に実乗務があり、かつ、一勤務で 2 歴日にわたる勤務を含む場合、2 夜目以降に 1,700 円を加える。

(2) 乗務員手当の見直し

- ① 乗務員手当（時間額）を一律 10 円増額
- ② 乗務員手当の深夜額（A）及び深夜額（B）を廃止
- ③ 構内入換乗務員の乗務加給と深夜額（A）を廃止
 - ・ワンマン加給と SL 加給及びキロ額は変更なし。
- ④ 構内入換乗務員に乗務員手当（時間額）を支給

(3) 行先地手当の廃止

(4) 出向者特殊勤務手当の見直し

「賃金制度の改正」では、ノーワークノーペイの観点と事務作業の煩雑さの解消を図るため「行先地手当」を廃止するとし「乗務員手当の深夜額（A）（B）を廃止」する代わりに「深夜早朝勤務手当の増額および乗務員手当との併給」をするとしました。

■東日本ユニオンの取り組み

中央本部はこれまで 5 本の申し入れを提出し、団体交渉で経営側に労働実態と労働環境を認識させることを通じて、制度の改善に前向きな回答を引き出してきました。

○育児・介護勤務 A の適用期間延長 ※記載はすべて要旨

<回答>

課題として認識しており、社会情勢、社員のニーズ、要員事情等を総合的に勘案し、検討しなければならないと考えている。

○基本行路の枝番運用

<回答>

特に一般線区においては、基本行路の枝番作成を検討していく。現行では輸送総合システムに関することなど、クリアしなければならない課題がある。しかし、将来的な実施にむけて勉強していきたいと考えている。

○準備時間

<回答>

「足りない」との認識はないが、本社として現場を確認する。労働時間が足りないのであれば拡大する。

○時間外労働

<回答>

指定された労働時間帯を超える時間数については、時間外労働として取扱う。時間外労働の実態があれば、上長に申告されたい。

東日本ユニオンは、グループの発展を通じて自らの生活の向上を実現させるスタンスにあります。しかし、その大前提は施策を担う社員の安全・健康・働きがい担保されていることです。そのためには、私たち自身が現行の「乗務員勤務制度」を理解した上で、労働実態に踏まえた「あるべき乗務員勤務制度」を明確にする必要があります。そのスタートと要求実現にむけ、組合員一

人ひとりが制度を理解する努力と労働実態に向き合い「今ある労働時間管理が適正であるのか」など、職場で検証（実測）する行動を展開していきます。

具体的には、本部運転士協議会と本部車掌協議会が中心となり、乗務員勤務の適正な労働時間管理と制度改正をめざして「統一検証（実測）行動」を行います。

- ① 準備時間の実測を10月1日から10月15日まで行います。
- ② 整理時間の実測を10月16日から10月31日まで行います。
- ③ 時間外労働による申告と正当な超過勤務手当請求の風土確立にむけた取り組みを11月1日から11月15日まで行います。
- ④ ワンマンに関する要求づくりを11月16日から11月30日まで行います。

同時に地方本部が中心となり、全乗務員組合員対象に2018年度申第3号の「交渉メモ」「交渉のポイント」「討議資料」などを活用した新制度の学習を開催していきます。そして、組合員とともに作りだした取り組みをベースに中央、地方、業種別協議会が一体となり、労働時間Aや時間外労働、ワンマン運転に関する労働実態との乖離を要求とし、改善にむけた申し入れを行っていきます。

■おわりに

あるべき乗務員勤務制度の実現にむけた団体交渉では、多くの項目について「変更する考えにない」「現行で妥当と考えている」とした経営側の考え方を覆すことができず、大きな課題を残すこととなりました。しかし、一方では「多様な働き方の実現」における育児・介護勤務Aの適用期間延長や「行路選択制」における基本行路の枝番運用、宿泊所のあり方など、一定の成果を確認することができました。このことは労働組合からの施策提言が決して無駄ではなく、むしろ労働組合からの提起を真摯に受け止めていることを物語っています。

労働組合の役割は組合員の利益を守るべく労働条件・労働環境の維持・向上を図り、運動を通して経営のチェック機能を発揮することにあります。私たち東日本ユニオンは、業務諸課題の解決にむけて各地方本部をはじめ、各業種別協議会で施策の検証を行い、組合員の声や労働実態にもとづく要求づくりを進めています。そうした私たち東日本ユニオンの取り組みや職場で活動する組合員の姿を見て、各地で多くの仲間が加入しています。

10月1日よりスタートする乗務員勤務の適正な労働時間管理と制度改正をめざした「統一検証（実測）行動」は、鉄道の安全と乗務員の健康と働きがいを担保できる制度の実現にむけた取り組みの第一歩です。組合員の実践と英知を結集させ、要求の実現とともに運動を通じた組織強化・拡大を勝ちとりましょう！

【参考】

乗務割交番から遊離して短時間行路を作成し〈行路選択制〉を導入する

＜短時間行路選択群のイメージ＞

(1) 朝 【行路①(支社企画部門)】【行路②(指導担当)】【行路③(当務主務)】

(2) 日中 【行路④(育児・介護勤務 A)】・・・10時出勤の6時間勤務

(3) 夕方 【行路⑤(当務主務)】

- ・乗務線区によって短時間行路の数や設定時間に違いがある。
- ・育児・介護勤務 A 適用社員がいない場合、短時間行路は作成しない。(一人でもいれば6時間と6時間に満たない短時間行路を2行路作成する。
- ・理想は専用行路をそれぞれの担務で乗務できる環境の中で、育児・介護勤務 A 社員の選択肢を増やす。
- ・支社企画部門社員は他の短時間行路には乗務しない。指導担当は穴が空けば乗務する。
- ・勤務は支社企画部門(日勤)、指導担当(変形)、当務主務(交代)の一部時間での乗務となる。
- ・育児・介護勤務 A 社員は40条予備の適用外。
- ・短時間行路で発生した行先地の時間は労働時間(その他時間)とする。

①支社企画部門専用行路（イメージ） 日勤の一部時間帯で定期列車に乗務

◇支社企画部門社員が乗務する場合《基本行路》

※指導担当が乗務する場合は実乗務終了後、指導業務となり 16 時退勤

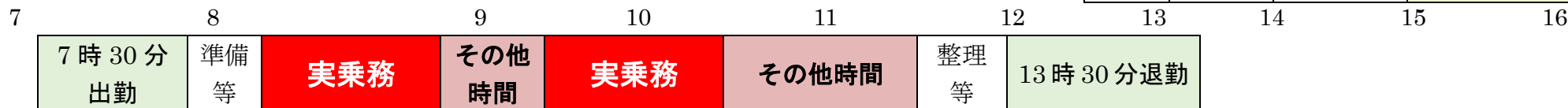
出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	7:30	8:40	7:40
終業	16:10		乗務関係 3:20



◇育児・介護勤務 A 社員が乗務する場合

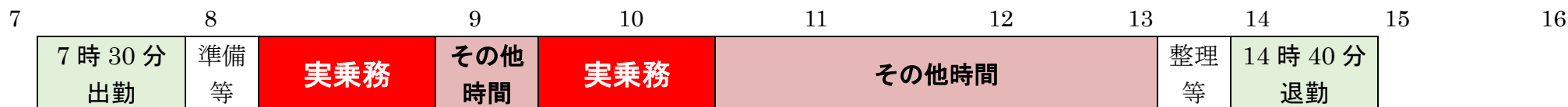
（基本行路のまま）

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	7:30	6:00	6:00
終業	13:30		乗務関係 3:20



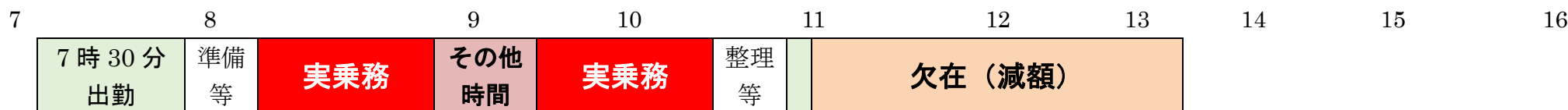
◇出勤予備が乗務する場合

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	7:30	7:10	7:10
終業	14:40		乗務関係 3:20



◇育児・介護勤務 A 社員【本人希望で短時間行路のみ乗務（欠勤願提出）】
及び超過勤務、休日出勤で乗務する場合

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	7:30	3:20	3:20
終業	10:50		乗務関係 3:20 ▲2:40（欠在）



10時50分退勤

※出勤時刻、退勤時刻には更衣時間を含めて記入しています。

②指導担当専用行路（イメージ）変形の一部時間帯で定期列車に乗務

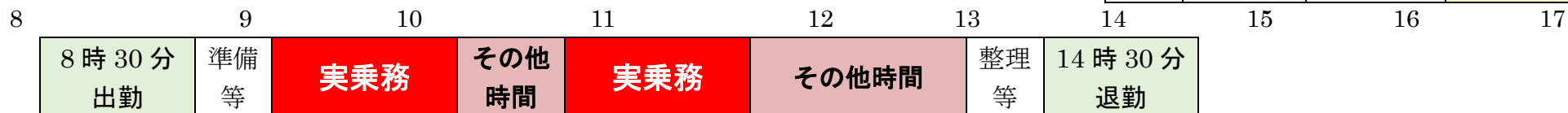
◇指導担当社員が乗務する場合《基本行路》

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	8:30	8:30	7:30
終業	17:00		乗務関係 3:20



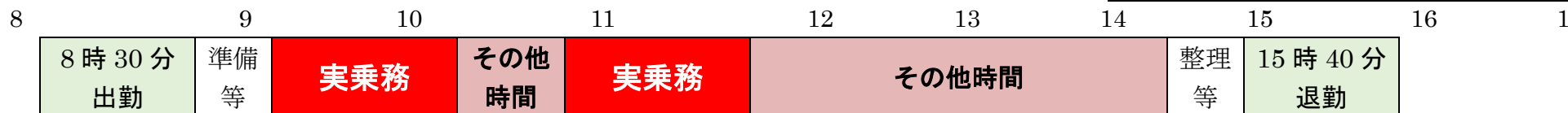
◇育児・介護勤務 A 社員が乗務する場合
(基本行路のまま)

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	8:30	6:00	6:00
終業	14:30		乗務関係 3:20



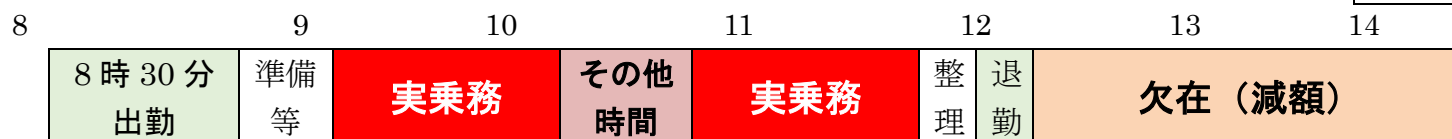
◇出勤予備が乗務する場合

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	8:30	7:10	7:10
終業	15:40		乗務関係 3:20



◇育児・介護勤務 A 社員【本人希望で短時間行路のみ乗務（欠勤願提出）】
及び超過勤務、休日出勤で乗務する場合

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	8:30	3:20	3:20
終業	11:50		乗務関係 3:20 ▲2:40 (欠在)



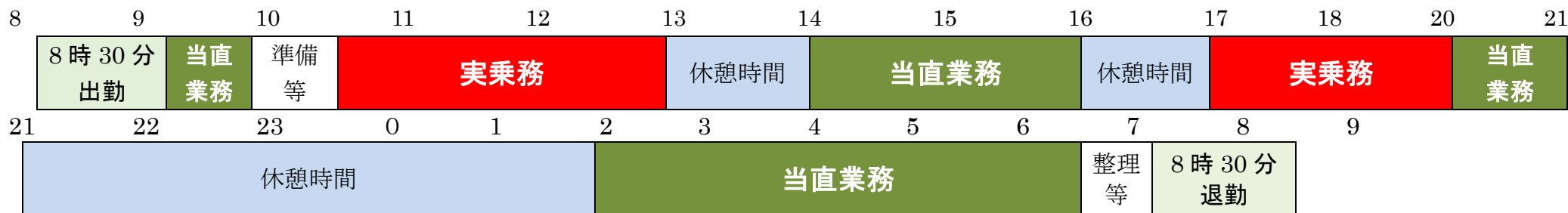
11時50分退勤

※出勤時刻、退勤時刻には更衣時間を含めて記入しています。

③・⑤当務主務専用行路（イメージ）作業ダイヤの一部時間帯で定期列車に乗務

◇当務主務社員が乗務する場合《基本行路》

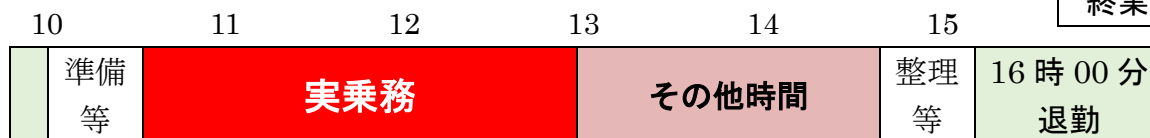
出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	8:30	24:00	15:00
終業	8:30		乗務関係 5:00



◇育児・介護勤務 A 社員が乗務する場合（欠在の場合実乗務で終了）

※出勤予備が乗務する場合は実乗務終了後、その他時間となり 17 時 10 分退勤

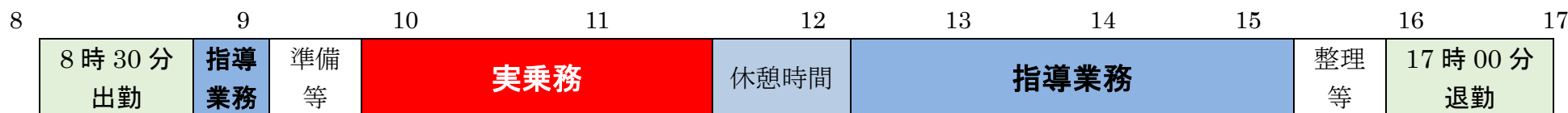
出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	10:00	6:00	6:00
終業	16:00		乗務関係 2:30



10 時 00 分出勤

◇指導担当が乗務する場合

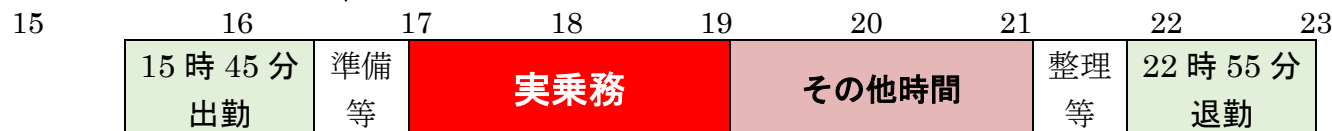
出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	8:30	8:30	7:30
終業	17:00		乗務関係 2:30



◇出勤予備又は育児・介護勤務 A 社員が夕方ピークの実乗務をする場合

※育児・介護勤務 A は実乗務終了後、その他時間となり 21 時 45 分退勤（拘束＝労働時間＝6 時間）

出退勤時刻		拘束時間	労働時間
始業	15:45	7:10	7:10
終業	22:55		乗務関係 2:00



※出勤時刻、退勤時刻には更衣時間を含めて記入しています。

④育児・介護勤務 A 専用行路（イメージ）

◇育児・介護勤務 A 社員が乗務する場合（6 時間）

10	16					
10 時 00 分 出勤	準備 等	実乗務	その他 時間	実乗務	整理 等	16 時 00 分 退勤

◇出勤予備が乗務する場合（7 時間 10 分）

10	17						
10 時 00 分 出勤	準備 等	実乗務	その他 時間	実乗務	その他時間	整理 等	17 時 10 分 退勤

○特殊勤務手当とは？

賃金規程 第 66 条（特殊勤務手当の種類）

- (1) 深夜早朝勤務手当・・・施設・電気関係等の屋外作業に従事する者。輸送指令・誘導業務等、またそれ以外の者
- (2) 夜間看護手当・・・看護師・助産師の業務を行う者
- (3) 乗務員手当・・・乗務員勤務により乗務する者
- (4) 自動車乗務員手当・・・自動車乗務員勤務により乗務する者
- (5) 添乗手当・・・企画旅行・手配旅行の添乗員として指定された社員が添乗業務に従事した場合に支給
- (6) 年末年始手当・・・12 月 30 日～1 月 3 日に勤務した場合に支給

※特殊勤務手当は、原則的に超過勤務手当と併給しません。

第 104 条（支給方法）乗務員手当は、深夜早朝勤務手当及び超過勤務手当（第 89 条第 1 項に規定する時間外労働の時間に対して支給する超過勤務手当を除く。）と併せて支給しない。・・・休日勤務や列車遅延の超勤とは併給しない。

<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; display: inline-block;"> 全て300増額 </div> 勤務1回につき	(支給範囲)		
	①施設・電気関係等の 屋外作業に従事する者	②操車・誘導・燃料・構内・踏切 ・信号・ホーム業務等及び輸送指 令業務に従事する者。	乗務員・構内入換乗務員 ③それ以外の業務に 従事する者
(1) 労働時間が深夜帯に 4時間以上ある場合	2,300円	2,100円	1,900円
(2) 拘束時間が深夜帯を 全て含む場合	2,300円	2,100円	1,900円
(3) 拘束時間が深夜帯 の一部にかかる場合	1,650円	1,500円	1,350円
(4) 拘束時間が <u>10時間</u> 以上ある場合	1,300円	1,200円	1,100円
(5) 拘束時間が8時間 以上、かつ始終業が 5時～7時30分 又は 18時30分～22時	1,150円	1,050円	950円
都市手当加算額(250円)を廃止し、全てを300円増額する。			
①に該当する者及び乗務員勤務により連続2夜、深夜帯に実乗務があり、かつ1勤務で2歴日 にわたる勤務を含む場合、2夜目以降に各1,700円を加える。			

「休日勤務に就いた場合」「臨時に当該勤務のすべてに就いた場合」のみ超勤手当と併せて支給する。

- ・支給範囲(横軸)の①屋外の重労働 ②屋外作業 ③乗務員は室内を移動すると考えるため。
- ・(2)(縦軸)は深夜帯に実労働が無くても深夜帯全て拘束されていれば支給する。
- ・行路全てを乗務しないと支給されない。
- ・深夜帯の出予備は支給無し。

※現在の賃金制度では、行路の途中から乗務すると、その時間を対象に行先地手当・深夜額(A)が支給されています。また、行先地手当は特殊勤務手当ではないため、超過勤務手当と併給しています。

現行賃金制度

回1057M 越後点呼 22:35	深夜額A	43分=約258円 (一ヶ月を積算し1時間360円)	
1001M 越後点呼 5:16	行先地手当	2時間8分=1,920円 (一ヶ月を積算し1時間900円)	
	時間額	実乗務時間7時間32分=約2,938円	入換時間28分=約60円(月間積算)

冬期間1001M暖房予熱指定60分による変行路指定で朝の点呼時間に変更になる

1001M 越後点呼 4:54	深夜額A	44分=約264円 (一ヶ月を積算し1時間360円)	
	行先地手当	各列車の労働時間Bが22分縮小され暖房予熱として労働時間Aが22分増大する。その為、行先地手当の時間が増大し行先地手当が330円増加し、2250円となる。	

深夜額B	乗務員勤務より連続2夜、深夜帯に実乗務があり、かつ、1勤務で2暦日にわたる勤務を含む場合、2夜目以降に1700円が加算される。
------	---

新賃金制度

回1057M 越後点呼 22:35	深夜額A	廃止	
1001M 越後点呼 5:16	行先地手当	廃止	
	時間額	実乗務時間7時間32分=約3,010円	入換時間28分=約65円(月間積算)

冬期間1001M暖房予熱指定60分による**変行路**指定で朝の点呼時間に変更になる

1001M 越後点呼 4:54	深夜額A	廃止	
	行先地手当	廃止	

深夜額B	廃止
------	----

新設される手当	深夜早期勤務手当	拘束時間が深夜帯を全て含む場合に該当 1900円
		乗務員勤務より連続2夜、深夜帯に実乗務があり、かつ、1勤務で2暦日にわたる勤務を含む場合、2夜目以降に1700円が加算される。

廃止される手当
乗務員手当の深夜額(A)・(B)
+
行先地手当

増額or新たに支給
深夜早朝勤務手当
+
乗務員手当の時間額10円UP

> ? <

基本
行路

深夜額A	258円
+	
行先地手当	1920円
=	2,178円

深夜早朝勤務手当	1900円
+	
実乗務時間と入換時間の差額	77円
=	1,977円

マイナス 201円

冬
期間

深夜額A	264円
+	
行先地手当	2250円
=	2514円

深夜早朝勤務手当	1900円
+	
実乗務時間と入換時間の差額	77円
=	1,977円

マイナス 537円

※手当の額は月間積算で計算される為行路単位ではおおよその概算になります