

安全・安定輸送が柱の乗務員勤務制度を！ 「乗務員勤務制度の見直しに関する申し入れ」の団体交渉を行う！

本部は7月13日に申第16号「乗務員勤務制度の見直しに関する申し入れ」の団体交渉を開催し、全31項目について、経営側と一つひとつ議論を行ってきました。

本制度の見直しは、人口減少に伴う社会・経済構造の変化等に対応するために「多様な働き方と効率性の実現を図っていく」とされていますが、短時間行路を作成し、乗務員勤務以外の社員へ定期列車の本線乗務等、担当業務を混在させることにより、安全・安定輸送の確保ができるのか懸念されます。

【今交渉で明らかになったこと】

- ①次期ダイヤ改正の行路設定は線区の特徴や輸送形態の違い、現場実態に合わせた短時間行路の作成や当務主務の指定などを行う。
- ②短時間行路は企画部門、当務主務、指導担当、育児・介護Aとそれぞれ専門行路を作成し、その担当で毎日回すことを基本とするため他の乗務員負担とはならない。
- ③育児・介護Aは優先的に短時間行路を選択できるが、育児・介護Aの人が指導担当の行路を選択した場合など、その代わりに育児介護Aの行路は予備勤務者が乗務することになる。
- ④育児・介護Aが6時間を超える行路を乗務した場合は7時間10分までA単価、7時間10分以降はB単価の超勤整理となる。なお、超勤と乗務員手当は併給しない。非番付与とするため11時間以上の泊まり勤務の行路とする。
- ⑤指導担当者個々（内勤者）の乗務可能判断は現場が行う。

（詳細は交渉メモ参照）

また「ワーク・ライフ・バランスの充実を図る」としているなかで、年休の翌日が早出など、乗務員勤務制度の見直しだけでなく、勤務指定における配慮など、今後も考えていく必要があることも訴えました。

制度の確立は「お互い様の精神」？ 現場労働者だけに求めるのはおかしい



これまでも法改正に伴う制度変更など行ってきましたが、制度を利用して働き方を選択できる環境を現場の社員間だけで支え合うことに大きな疑問を抱く声が寄せられています。

安全・安定輸送を柱とし、育児・介護勤務の充実、賃金制度の改正やワンマン列車の拡大など、あらゆる視点から現場実態に則した乗務員勤務制度の見直しを実現しよう！