



HPはこちら

運転士・車掌の「混み行路」における 具体的な運用場面の考え方を明確にする

10月26日に「乗務員の担当業務間の相互運用に関する第二次申し入れ」の団体交渉を開催

1. 運転士・車掌の混み行路は運転士行路の一部で車掌業務を行うことを言うのか、車掌行路の一部で運転士業務を行うことを言うのか明らかにすること。

◎規則上、運転士行路でも車掌行路でも混み行路はできるが、現在の輸送総合システムでは運転士行路の中に車掌業務を組み込むことしかできない。

◎運転士行路の一部で車掌業務を行うことが現実的である。

2. 稠密線区において運転士・車掌の混み行路での「1連続乗務時間」の考え方を項目毎に明らかにすること。

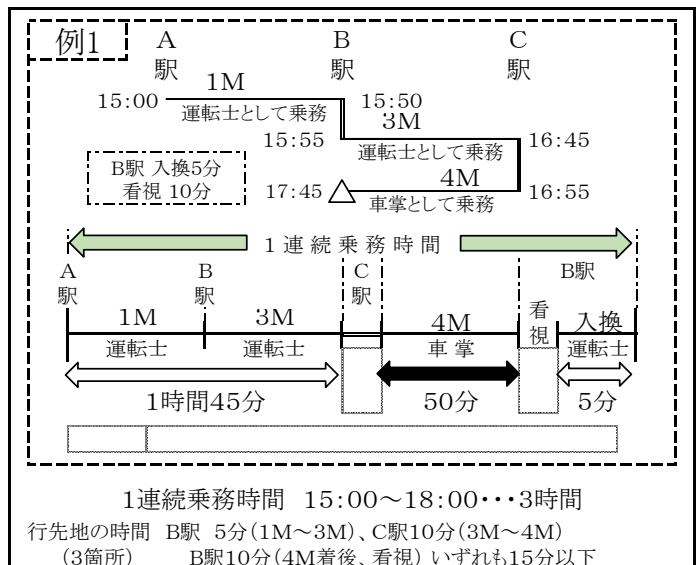
①右図「例1」の運用行路の場合は乗務可能となるのか。

・乗務可能である。

②乗務員都合やダイヤ乱れで急遽C駅から4Mを運転士として乗務させることはあるのか。

・乗務させることはあり得る。

・異常時などでは1M→3M→4Mを運転士として乗務することは可能。ただし、安全上、当該社員と当直助役（管理者）間でコミュニケーションを行う必要はある。



③C駅での行先地の時間（16:45～16:55）は、運転士・車掌どちらの行先地の時間となるのか。

・運転士の行先地時間となる

④B駅の看視時間は、運転士としての行先地の時間となるのか。

・運転士の行先地時間となる

⑤4MがB駅着後に入換担当をする場面で、1MからB駅入区までが1連続乗務時間であるが、運転士としての連続乗務時間は累計されるのか。

・運転士の連続乗務時間は途切れる。A駅（1M）→B駅（3M）→C駅までとなる。

・行先地時間における「運転士なのか」「車掌なのか」の判断基準は、一勤務内における運転操縦の有無で判断する。

3. 稠密線区において運転士・車掌の混み行路での「睡眠を目的とした乗務の中断」の時間を項目毎に明らかにすること。

①稠密線区における睡眠を目的とした乗務の中断についての考え方は。

- ・稠密線区で運転士として乗務する場合は着発 6 時間以上、車掌として乗務する場合は着発 5 時間である。

②行路の一部で車掌業務を行う場合は「運転士として乗務する場合」を適用するのか。

- ・行先地は運転士で取り扱う。判断基準は一勤務内における運転操縦の有無で判断する。

③混み行路（1 行路）における運転士業務と車掌業務の割合はどの程度になるのか。

- ・線区による様々な特情やワンマン列車の運転率などに違いがあり、一概に示せるものではない。
- ・少しでも運転士として乗務した場合は（入換のみでも）運転士としての行先地時間となる。

④一つの交番内に「混み行路」のほか、日単位による「車掌行路」が入るのか。

- ・あり得る。なお、運転士が車掌業務だけの行路に乗務した場合、行先地時間は車掌で取り扱う。

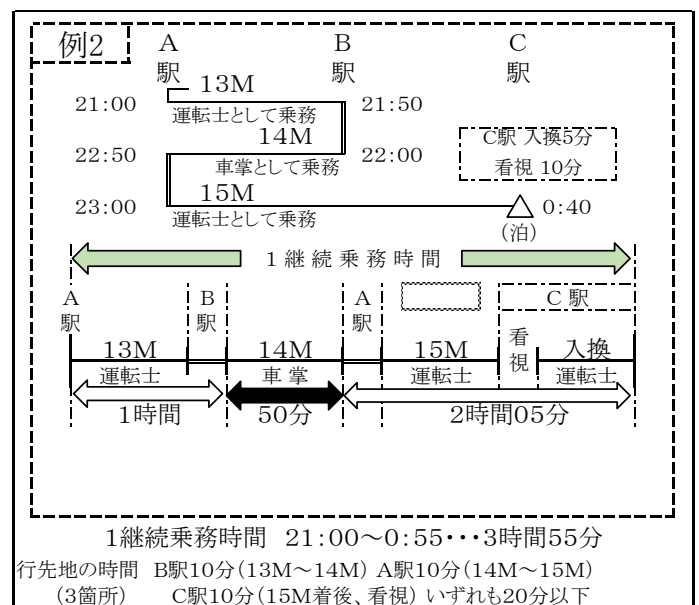
4. 一般線区において運転士・車掌の混み行路での「1 継続乗務時間」の考え方を項目毎に明らかにすること。

①右図「例 2」の運用行路の場合は乗務可能となるのか。

- ・乗務可能である。14M を車掌として乗務していることから、運転士の連続乗務時間は途切れることになる。

②乗務員都合やダイヤ乱れで、急遽 B 駅から 14M を運転士として乗務させることはあるのか。

- ・乗務させることはあり得る。
- ・車掌が手配できた場合は、運転士として乗務させる場合はあり得る。



③B 駅での停車時間（13M～14M）10 分間と、A 駅での停車時間（14M～15M）10 分間及び C 駅の看視時間の 10 分間は、運転士としての「行先地の時間」と考え、1 継続乗務時間として良いのか。

- ・行先地はすべて運転士時間で取り扱うが、運転士業務は A 駅（13M）→B 駅、A 駅（15M）→C 駅となる。

④13M から 15M の C 駅入換までの 1 継続乗務時間の中で、運転士としての継続乗務時間は累計されるのか。

- ・累計しない。運転士業務は A 駅（13M）→B 駅、A 駅（15M）→C 駅となる。

⑤この行路の 1 勤務の労働時間 A の限度は、14 時間で良いか。（B・C の深夜帯の乗務時間を累計して）

- ・C 駅入換後（明け）の列車による。深夜帯は累計する。

5. 一般線区において運転士・車掌の混み行路での「行先地の時間」は全て「運転士として乗務する場合」の適用となるのか項目毎に明らかにすること。

①混み行路において、一部でも運転士として乗務した場合、その行路の「行先地の時間」は全て「運転士として乗務する場合」の適用となるのか。

・行先地は運転士で取り扱う。判断基準は一勤務内における運転操縦の有無で判断する。

②混み行路において、1行路の運転士業務と車掌業務の割合はどの程度となるのか。

・線区による様々な特情やワンマン列車の運転率などに違いがあり、一概に示せるものではない。

6. 運転士・車掌の混み行路によって増える準備時間・整理時間について明らかにすること。

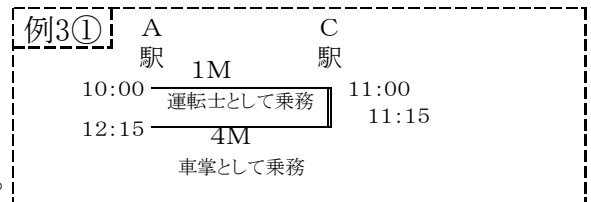
・準備時間や整理時間の増減はあり得る。必要な時間を算出し、付加する考えだが区所によって異なる。(釣銭や POS の有無など) なお、現行の運転士、車掌の準備時間や整理時間のほかに、混み行路用の新たな準備時間や整理時間をつくる考えはない。

・異常時に急遽、運転士が車掌業務に就く可能性もある。運転士も車掌業務に関する達示などの閲覧および把握が必要になる。会社として、社員には混み行路の導入時に説明していく。

7. 運転士・車掌の混み行路で15分以内及び16分以上の「折り返し運用」「段落とし運用」に対する乗務員手当「時間額」の考え方を明らかにすること。

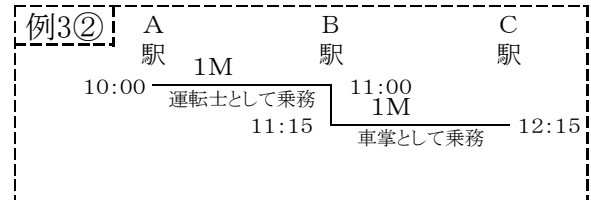
①「例3①」で、往路を運転士として乗務し、終着駅(C駅)の行先地の時間が15分で、復路を車掌として折り返し乗務する場合の時間額。

・A駅発時刻(10:00)からC駅発時刻(11:15)まで。



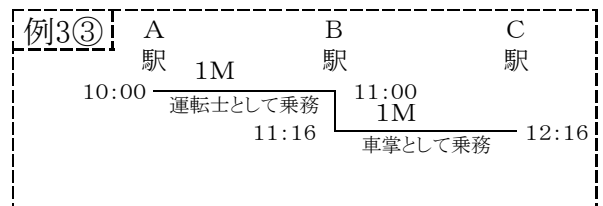
②「例3②」で、1個列車で途中駅(B駅)まで運転士として乗務し、段落として終着駅(C駅)まで車掌として乗務する場合の、B駅での停車時間が15分の場合の時間額。

・運転士はA駅発時刻(10:00)からB駅発時刻(11:15)まで。車掌はB駅発時刻(11:15)からC駅着時刻(12:15)まで。



③「例3③」で、1個列車で途中駅(B駅)まで運転士として乗務し、段落として終着駅(C駅)まで車掌として乗務する場合の、B駅での停車時間が16分の場合の時間額。

・運転士はA駅発時刻(10:00)からB駅着時刻(11:00)まで。車掌はB駅発時刻(11:16)からC駅着時刻(12:16)まで。



④「例3④」で、1個列車で途中駅(B駅)まで車掌として乗務し、段落として終着駅(C駅)まで運転士として乗務する場合の、B駅での停車時間が16分の場合の時間額。

・車掌はA駅発時刻(10:00)からB駅着時刻(11:00)まで。運転士はB駅発時刻(11:16)からC駅着時刻(12:16)まで。

・行路作成において、乗務の途中で運転士から車掌、もしくは車掌から運転士に交代することは可能だが、安全の観点からは現実的ではない。

