



HPはこちら

乗務労働の特殊性を保証した「ゆとり」ある労働時間が確保されるのか 会社提案「乗務員の業務等の見直し」に関する団体交渉を開催

東日本ユニオンは9月15日に経営側より「乗務員の業務等の見直しについて」の提案を受けました。「早目出場の見直し」など、これまで必要な時間として位置付けていた業務指示を「見直す」とした根拠が不透明であり、多くの組合員から疑問の声が寄せられたことから9月24日に申第9号『乗務員の業務等の見直しについて』に関する申し入れを行い、11月18日に団体交渉を開催しました。

★出勤予備勤務の労働時間「7時間10分」について

○長時間行路の翌日に5時間など短い出勤予備で対応してきた経過がある。過去から検討していたが、全支社7時間10分に統一する。今後は勤務指定で月間労働時間を見ていく。

★「早目出場（3分）」について

○1992年（平成4年）の「乗務員勤務制度の改正」からモデル時間で労働時間を算出してきた。当時はATOSモニターなども無く、列車の在線位置も分からなかった。約30年が経過し、システムも進化したことから乗継時間までに出場することとした。

組 合：3分前出場することで、急遽の番線変更などにも対応できていたが、ATOSモニターなど無い線区についての考え方はどうなるのか。

経営側：情報ツールは電話などもある。当直から連絡が行くのが通常である。通常時に番線が変わるケースまで想定していない。

組 合：見直しに伴い、モデル時間から3分を減らすのか。

経営側：単純に3分労働時間を削ることではなく、基本は大きく変わらない。出場位置までの徒歩時間を含めて調査中であり、余裕を持った労働時間にする。増える場合もあれば、減る場合もある。

★「発車看視（2分）」について

○これまで実施してきた特段の理由は無い。2分以上は「発車看視」していないこともあり、以前は幕式などの横サボ確認などがあった。今回は引き継ぎ後、その場を離れてもよい判断に至った。

組 合：見直しに伴い、モデル時間から2分減らすのか。

経営側：一番遠い乗継箇所から休憩室（点呼箇所）までのモデル時間を算出し、見直しにより増減はある。必要により看視業務を指示する場合は労働時間を付加する。

組 合：モデル時間は「本務」「便乗」も一緒か。

経営側：各支社によって異なる。現行のシステム上では一律にしかできない。

★「入区点検」における「在姿状態確認」について

○車両性能も向上し、出区点検でも確認を行うことから「在姿状態確認」は入区時に確認する必要はないと判断した。

組 合：特に地方においては、降雪時に「パンタグラフ」や「制輪子」など入区点検の在視状態を確認することで輸送障害を未然に防止してきた。乗務員の働き方を見直すことは理解するが、お客さまへの影響をどのように考えているのか。

経営側：モニターなどで確認するほか、走行時は対向列車でも確認できるので入区時に確認しなくてよい。異常時などは必要において確認業務を指示する。その場合は労働時間を付与する。

組 合：作業時間の変化はあるのか。

経営側：入区箇所や転動防止の位置により一概には言えないが、転動防止だけであればモデル時間は減り「労働時間 B」が増える。見直しの目的は睡眠時間の確保である。

★「点呼箇所と休養室間の移動時間」について

○移動時間を労働時間としている箇所、していない箇所がある。労務提供が行われるまでの移動時間は労働時間として扱わないとした。睡眠時間の拡大が目的である。

組 合：男性、女性や自区、他区の乗務員で休養箇所が異なる箇所もある。睡眠時間の拡大が一律になるとは思えない。

経営側：今回は労務提供されていない部分を見直した。見直しにより点呼箇所の変更もあり得る。箇所により差がでないように検討し努力していく。

★「帰着点呼後における付加時間（車掌）」について

○帰着点呼は「行っている区所」「行っていない区所」があった。異常時などであれば事前に報告されていることや「終了点呼でまかなえる」との判断に至り廃止とすることとした。

組 合：モデル時間や作業時間の変化はあるのか。

経営側：モデル時間は全体の作業の中で見るので個別で判断できない。点呼は帰着後の整理時間に入っているため全体の増減は出てくる。そのほか点呼の見直しは現場長の判断であるため、乗務途中での必要な点呼は残る。

★「起床点呼後における付加時間（5分）」について

○睡眠時間を拡大していくため、起床後の時間は社員個々の判断に委ねる。

経営側：各支社により違いがあった。今回一律に廃止し、起床後の準備に必要な時間を精査する。結果「労働時間 B」になり、労働時間は減少しないが睡眠時間は拡大できる。

★「運転士による始発列車ドア扱い等を全支社の取扱いとする」について

○首都圏においては基本、車掌がドア扱いを行っている。ワンマン列車の拡大もあり、全社一律にし、車掌の働きやすさの向上をはかる。

組 合：新幹線についても実施をするのか。

経営側：新幹線は行わない。また、優等列車は「指定席」「自由席」の号車設定など個々の作業指示もあるため行わない。

組 合：「車掌の働きやすさが向上する」とした理由は。

経営側：出場時間が遅くなり、睡眠時間（行先地時間）の拡大につながる。発車までに必要な準備を行い、出場することになる。個々の作業指示はダイヤ改正に伴う定例訓練などで示す。

組 合：見直しにより、車掌の作業時分をモデル時間から何分減らすことになるのか。

経営側：「○分」とは箇所や列車により違うため示せないが、減る方向にはなる。

★その他

○「準備時間」「折り返し時間」「整理時間」のモデル時間の積み上げられた作業ごとの労働時間については、ダイヤ改正の都度示すものである。作業項目は個別では見ていない。また、携帯品も各支社や各区所で異なるため準備時間なども異なってくる。

○モデル時間の算出については実作業に合わせて算定し、労働時間を積み上げ、ある程度余裕を持って算出している。各区所で必ず実測したものではない。

○区所ごとに行先地での長時間滞在時に伴う点呼（電話点呼を含む）に対する考え方と労働時間については、基準は設けられておらず今後も各区所（現場長）の判断となる。作業指示に伴う労働時間は付加していく。

○今提案事項以外にモデル時間として算出している作業の変更や労働時間の変更については、基本的でない。ある一定の作業が大きく変化する場合は見直しも検討し、労働時間も付加する。また、タブレット、D-TAC の設定は現行のモデル時間においても、余裕を持った準備時間としているため、時間内で収まっているとの認識している。車掌の POS や入出金作業も実態に合わせてモデル時間も見直していく。

**ゆとりは物差しでは測れない！
「乗務員による実測」を求める！**

これまで私たち東日本ユニオンは、アルコール検査の実施や携帯電話、ワンマン携帯品、タブレットの確認など、乗務に必要な作業が増加するたびに「実態にあった労働時間の算出」を経営側に求めてきました。

経営側は今回の見直しで「働きやすさが向上する」としてはいますが、働きやすさの向上を実感するのは私たち社員です。そのためにも東日本ユニオンは「実際に作業を行う乗務員による実測」でモデル時間を算出することを主張し続けています。

今後も各地方での団体交渉を通じて、より具体的に議論を進めていきます！