



HPはこちら

## 労働時間と業務指示の根拠を質すも「根拠」を示せず！ 幹申第5号「新幹線運転士の労働時間不足の修正を求める申し入れ」の団体交渉を開催

東日本ユニオンは7月11日、2021年度幹申第5号「新幹線運転士の労働時間不足の修正を求める申し入れ」の団体交渉を開催しました。

### 【幹申第5号・団体交渉のポイント】

◆営業列車の駅出区による始発駅場面で、運転士に「発前15分」の労働時間を付けている理由について明らかにすること。

#### <新幹線統括本部の回答>

- ・始発駅の発車時刻15分前にドアを開けた後、看視のために労働時間を付加したものである。
- ・根拠は車両の健全性の確認と流転防止などの車両看視である。
- ・15分前にドアを開扉することの定めはない。支社または線区で決めている。

#### <東日本ユニオンの主張>

- ・駅出区と自動防止手配は同じ営業列車でありながら、ドアが「開」「閉」で労働時間が「付く」「付かない」となる定めがないなど、根拠が明確ではない。
- ・始発駅で無加圧から整備することは営業列車も回送列車も変わらない。

◆自動防止手配解除の場合、始発駅場面で営業列車は5分、回送列車は2分の労働時間を加えること。

#### <新幹線統括本部の回答>

- ・必要な労働時間は確保している。
- ・車掌のブロック図には列番照合の定めがあるが、運転士のブロック図には定めはない。
- ・自動防止手配における運転整備は発車の1秒前に終わっても良い。
- ・運転士行路票に記載している【】の定めを記述しているものはない。
- ・「どのような指導が良いのか」を部内で検討していくが、労働時間を付ける考えはない。

#### <東日本ユニオンの主張>

- ・自動防止手配において発車までに運転整備を終わらすことは物理的に無理である。運転士と車掌の共同作業として「列番照合」と「手歯止めの収納確認」がある。車掌は発車の5分前に列番照合を行うことが定められている。整合性をはかるなら運転士も「5分前」と定めるべきだ。
- ・「必要な労働時間の適正化」「安全を守る仕組み」は根拠が明確であるべきだ。説明できる定めが必要である。人によってルールが変わることは、JR東日本の安全哲学から外れている。

現在も「定めのない業務指示」を行っている企業体質が明らかに！