



HPはこちら

東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合
発責 教育・広報部
2021年8月12日 No.348

運転士・車掌の「混み行路」一体どうなるの？

「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」を提出

東日本ユニオンは、現在実績のない運転士業務と車掌業務の「混み行路」で運用した場合の「乗務割交番作成規程」の適用条件などを明確にするため、8月12日、申第3号「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」を経営側に提出しました。

【稠密線区編】

●「1連続乗務時間」はどうなるの？

<運転士のみ>

- ・1連続乗務時間の限度→**2時間50分まで**
- ・1連続乗務時間が1時間50分以上～2時間50分までの間に「行先地の時間」を20分以上設ける

Q. 車掌には1連続乗務時間の制限がない。相互運用だと増大してしまうのか？

●「睡眠を目的とした乗務の中断」はどうなるの？

運転士として乗務する場合→**着発6時間以上** 車掌として乗務する場合→**着発5時間**

Q. 混み運用の睡眠（行先地の時間）は何時間？

着（運転士）→**睡眠時間？**→発（車掌）



Q. 一般線区では「1勤務で、運転士がその行路の一部で車掌の業務を行う場合の行先地の時間は『運転士として乗務する場合』の適用となる」とあるが、稠密線区にはない。相互運用の場合、どちらが適用されるのか？

【一般線区編】

●「1継続乗務時間」はどうなるの？

<運転士のみ>

- ・1継続乗務時間の限度
 - ①深夜帯の乗務時間を2時間以上含む場合→**3時間**
 - ②一定程度の停車時分のない同一列車に乗務する場合→**3時間20分**
 - ③その他の場合→**4時間**

Q. 運転士・車掌共に1勤務の労働時間Aは16時間だが、拘束時間に限度がない。混み運用だと1継続乗務時間は増大してしまうのか？

【乗務員手当編（時間額）】

- ・1 勤務で運転士がその行路の一部で車掌の業務を行う場合の行先地の時間は「運転士として乗務する場合」の適用

- Q.（一般線区、稠密線区共に）乗務員手当の「時間額」においても同じ考えなのか？
- Q. 混み運用で往路は運転士（1時間乗務）、折り返し（15分）、復路は車掌（1時間乗務）の場合、1時間15分は400円（運転士）、1時間は210円（車掌）が対象時間なのか？

東日本ユニオン NEWS
JR東日本労働組合 発表 教育・広報部
2021年7月25日 No.313

**「乗務員の担当業務間の相互運用」
経営側の考えを明らかにする！**

東日本ユニオンは乗務員の相互運用を行う意義や運用方法、乗務員（運転士、車掌）の将来展望など経営側の考えを明らかにするため、5月7日に申第12号『乗務員の担当業務間の相互運用』に関する申し入れを経営側に提出しました。
6月23日に開催した団体交渉では、各支社などで一斉に提案した理由や各施策との整合性、具体的な運用面など、多岐にわたり経営側の考え方を明らかにしました。

<団体交渉のポイント>

- ▼各支社、新幹線統括本部において一斉に「担当業務間の相互運用を行う」と提案した理由を明らかにすること。
 - 就業規則上はできるが、昨今の「働き方改革」を推進していく観点から非常に重要。乗務員行路など具体的に検討する地方において、あらかじめ会社の考えを示した。
 - 「働き方改革」で「業務改革」「働き方改革」「職場改革」の3本柱を掲げている。世の中の変化の中、会社として働き方改革を推進させていく上で、あらかじめ就業規則の運用部分の考え方を示した。
- ▼この間「担当業務間の相互運用」を行わなかった理由を明らかにすること。
 - 左記のほか、運転士に車掌発令を行うなど今までも行っていた。発令や名札など様々な面で障害があったが「乗務係」に統一したことで運用がしやすくなった。具体的な内容は各地方で検討している。
 - これまでも就業規則上「担当業務間の相互運用」を行っている。相互運用の考え方は令和2年4月1日以前から変わっていない。
 - 相互運用は仕事の仕方である。これまで運転士は運転士業務、車掌は車掌業務のみ、相互運用の趣旨は運転士が車掌業務を行うなど幅広く仕事をして、多様な経験をすることで社員が成長することにある。
 - 運転士が車掌業務を行うことでアドバイスもできる。逆に車掌が運転士業務を行うことで、車掌自前で業務を行うことができる。それが全体的に安全・サービスレベルの向上につながっていく。
- ▼「新たなジョブローテーション」の担務の一つである「車掌」はなくなるのか明らかにすること。
 - 基本的なジョブローテーションの考え方は変わらない。
 - 乗務係の中で運転士と車掌、相互の業務があった場合は「乗務係の1つの括り」としてカウントする。「何を指して相互運用か」といえば、様々な運用が一概にはいない。
 - 車掌がなくなるとは考えていないが、車掌業務は徐々に少なくなっていくと考えている。

経営として推進する中で相互運用を行う意義を明らかにすること。
性については何年先になるか分からない。はの仕事をしなければならない。「人ならではの仕方が必要になる。双方の業務を知り得ることにより、

の運用について考え方を明らかにすること。
性については基本的には難しいと考えている。本社はではない。しっかりと安全教育を行った上で行う

り得るが、非効率になってまで行うとは考えてい

ること。
1人ひとりの運用では各箇所が始まっている。的には就業規則上「すべての社員が対象」となる

明らかにすること。
運用を混みにした行路をつくることは可能。業務の中断などに制約を受ける。総合的に考

かにすること。
いと考えている。どと考えているが、安全レベルは絶対に低下し

安全で安定した乗務ができるように見ていく。指導担当者個々の状況を見ながら行っていく。間々に話を聞いた上で行っていく。かに判断していく。

行う考えがあるのか明らかにすること。
状況を見ながら行うべきだと考えている。一概にはない前提である。

と。
特急車両、車内貫通していない車両、ワンマン運転が

ると考えているが、車掌業務がゼロになることは難

員の今後の運用を明らかにすること。
は分からない。各支社で大株のワンマン運転拡大の

早くワンマン運転の導入線区の概要を示した上で

業務もある。車掌業務は減少していくが、新たな

成をするのか明らかにすること。
から直接運転士の研修を受けて乗務する社員が多

社員が増える。少なくなる。

明らかにすること。
ターミナル駅や車両センター、入出区線が近

務員基地を再編していく考えである。

時間の算出方法を明らかにすること。
をモデル時間として計算するが「交番作成規

を見た上で必要な労働時間は付けていく。

かにすること。
車掌の手当である。手当は業務に対して支

切り替えているが、なるべく持ち物を少な

にすること。
見度となっている。得る。その業務に合わせた訓練を行う。

かにすること。
練を必ずしもやる必要はないと考えてい

各職場にシミュレーターもあり、補完訓

身に付くのではないかと考えている。

別があるので基本的な考え方はこれま

を行うことも将来的にあると考えてい

ようになればあり得るが、現行の運

で教育は行っていく。

らかにすること。
届っていない。

きていないという認識である。できるものにしていくことが先決だと

**「さげすまいませんか！
場社員です！
いっちゃいましょう！」**

経営側は運転士業務と車掌業務における準備時間や整理時間、折り返し時間、行先地の時間の区分などを踏まえても「混み運用はできる」としてはいますが、不明確なことが多岐にわたって存在しています。

乗務労働の特殊性から「安全」を柱に定めている規定を拡大解釈することは「危険」です。鉄道の安全を守るために「相互運用」は動力車操縦者運転免許を持つ社員だけの課題ではありません。

私たち東日本ユニオンは会社施策と向き合い、引き続き組合員や社員の疑問、不安を解消する取り組みを進めていきます！