



HPはこちら

会社提案「乗務員の業務等の見直しについて」

東日本ユニオンは9月15日、経営側より「乗務員の業務等の見直しについて」の提案を団体交渉で受けました。経営側は見直す目的として「技術革新や業務内容の変化を踏まえ、今後、これまでの役割分担にとられない柔軟な働き方を実現するために、安全・安定輸送を確保しつつ、働きやすさの向上を図りながら、以下の内容について見直しを行う」としています。

【実施内容】

●出勤予備の者の1日当り労働時間数を乗務員勤務の1日当り労働時間数とする。

経営側：一部職場で労働時間調整のために短い拘束時間の出勤予備勤務があったが、7時間10分の乗務員勤務に統一する。「月間積算時間は超えてはならないもの」と認識している。勤務指定で月間積算時間については調整する。

●早目出場の見直し（「列車到着前までに乗継箇所へ出場する」に変更）

経営側：現状では「列車到着時刻の3分前までに乗継箇所に出場する」と業務指示をしているが、実態に合わせて「列車到着前までに乗継箇所へ出場する」に変更する。3分前出場の本質は変わらない。

●発車看視の廃止（乗継ぎ後に乗務員が行っている発車看視を廃止する）

経営側：現状では「乗継ぎ後、列車が乗継箇所を通過後にその場を離れることができる」（停車時間が2分以上の場合は看視義務なし）としているが「乗継ぎ後、その場を離れることができる」に変更する。

●入区点検の見直し（運転士が行っている入区点検を「留置手配」に改める）

経営側：入区点検項目にある「在姿状態確認」を廃止し「留置手配」に名称を変更する。見直すことで睡眠を目的とする休憩時間の確保にもつながる。

●点呼箇所と休養室間の移動時間の取扱い（点呼箇所と休養室間の移動時間は、労働時間として取り扱わない）

経営側：原則として「点呼箇所と休養室間の移動時間は労働時間として取り扱わない」こととする。起床点呼時間が遅くなることで、睡眠を目的とする休憩時間の確保にもつながる。※睡眠時も同じ対応。

●起床点呼後における付加時間の一部見直し（起床点呼後における業務指示のない5分間の労働時間を見直す）

経営側：いわゆる「早起き5分」「覚醒時間」と呼ばれる業務指示のない5分間を労働時間として計上しない。

●帰着点呼の廃止（車掌が行っている「帰着点呼」を廃止する）

経営側：「車掌標準集」に記載している帰着点呼が、終了点呼と重複していることから廃止する。退区時間が早まると考えている。

●実施期日（令和3年度末ダイヤ改正で実施予定）

（参考）その他実施する事項→運転士による始発列車のドア扱い等を全支社の取り扱いとして拡大
経営側：首都圏では車掌がドア扱いを行い、地方では運転士がドア扱いを行うなど統一性がなかった。将来的なワンマン運転の拡大などを見据え、現在、首都圏で実証実験を行っている。

会社提案を現場第一線で働く者の視点から考え、議論・検証していこう！