

乗務員の業務に関し具体的に説明

申10号「乗務員の業務等の見直し」に関する第二次申し入れ団体交渉

新潟地本は2月18日、申10号「乗務員の業務等の見直し」に関する第二次申し入れの団体交渉を行いました。「乗務員の業務等の見直しについて」により見直されたモデル時間に基づき、3月12日実施のダイヤ改正に関する労働条件の提示を昨年12月に受けたことから、具体的な説明を行うために申し入れを行いました。

運転士・車掌―徒歩時間の計測は社会的な測定方法

運用行路表における準備時間・折り返し時間・整理時間および徒歩時間等の労働時間を定めるにあたり、実測・モデル時間の

内訳を質しました。支社側は、昨年9月の本社の見直しを加味されたものであり、折り返し時間等で示しているものが会社

社として最大限示せるものだとしました。内訳を明らかに出来ない理由を質すと支社側は、隠している訳では無いとしながらも、会社としては責任者を持って示しているとして内訳は明らかにしませんでした。

徒歩時間の計測は時間

なにか距離なのかを質すと、支社側は「社会的な測定方法」であるとの回答を示しました。

交渉団は、「社会的」とはどのようなことを言うのかを問い、実測は時間なのか、距離なのかを繰り返して質しました。

定則方法に従って実測したと繰り返す支社側に對して、明らかに出来ないのかを質すと、場所によっては時間、距離で測っているが、交渉の場ではどこをどのように測っているかは差し控えたいと回答しました。

その上で、平面ではない箇所や距離を測りにくい階段など、距離メジャーで測れない箇所は実測であると明らかにしました。列車の通過により遮られる指定通路もあることから、その待ち時間も測っているのかを問うと、そこは計測していないとする一方で、アシデントがあっても余裕のある時間も含めて、移動時間の実測を行っているとした。

一方で、長岡駅における幹線便乗については運転士・車掌とも同一箇所に便乗しているにも関わらず異なる理由を問うと、誤りであることを認め、修正する事で進めていくとしました。

車掌―優等と普通の作業に時間的違いはない

車掌の準備時間について、酒田36分・新潟38分・新津40分・長岡34分であり、差がある理由を問うと支社側は、移動時間の違いであり、移動時間を別として、他は全て一緒であるとしました。

その上で、準備時間は釣銭準備、整理時間はPOSの締切作業を含めているため、POSを持ち出さない時には整理時間からマイナス5分であるとした。

新潟駅の連続立体交差工事に伴う線路切り替えにあわせ6月に改正があるので時間を車掌に合わせ、それまでは変行路で対応するとしました。

時の管理者の判断であるとした。また、取扱いについては以前と変わりなく臨時列車、乗って楽しい列車、SLも一緒であり、モデル時間を超える部分は付加時間での対応であるとした。

準備時間、折り返し時間(乗務開始前)において、始発と乗継便乗の労働時間が同一である理由を質す

運転士―徒歩時間を除き作業時間は同じ

各職場で運転士が準備や整理する作業時間が異なることはあるのかを問うと支社側は、職場によっての違いはないとして、乗継箇所から職場までの徒歩時間が運輸区によって違いがあるが、職場での作業を行う時間は同じであると回答しました。

留置手配と手歯止めのみ使用時では作業内容が違っても関わらず労働時間が同じ理由を問うと、労働時間が多くなる留置手配に合わせて、同一の労働時間としたとしました。

準備・折り返し・整理時間一覧表の長岡車両センター入換時間8分を出入区時間とするよう求めました。支社側は、出入区時間8分が正当であり、各職場にも2月9日に訂正を出したと明らかにしました。

4係数での定期昇給実施を回答

本部申22号・2022年度賃金改善等に関する申し入れ第3回団体交渉

中央本部は3月17日に申22号・2022年度賃金改善等に関する申し入れの第3回目の団体交渉に臨み、経営側より、要求通り4係数による定期昇給の実施を行うとする回答を受けました。

同時に、要求の第2項に対し第2基本給を廃止する考えはない、第3項に対し特別加給は実施する考えであるとの回答を口頭で受けました。本部交渉団は、JR東日本の人事・賃金制度は、職能給などの要素を取り入れた賃金と定期昇給がベイスであり、このスタンスは変わらないことは確認できるか質しました。

経営側は、定年制と長期雇用のもと様々な業務に従事し、勤続年数が増えるごとに能力が向上すると臨み、経営側より、要求通り4係数による定期昇給の昇給をしていく制度に変わりはないとの認識を示しました。本部交渉団は席上妥結せず、持ち帰り検討とし、稟議の結果、3月18日に「要結する」旨の回答を行いました。

◆本部申22号回答
1. 令和4年4月1日現在、満55歳未満の社員、定期昇給を実施し、その際の昇給係数は4とする。
2. 前項の精算については、令和4年6月24日(金)以降、準備で次次第とする。

準備時間、整理時間、折り返し時間において、優等列車と普通列車の区分をなくした理由を明らかにするよう求めました。支社側は、近年は作業実態に差が無く、優等・普通もあるが、この間は見直してこなかったとしました。

交渉団が、座席指定表やハツホなど含めて作業に差があるのでは無いか質すと支社側は、ノリホも紙からタブレットに変わるなど優等と普通で大きく変わりはないとしました。準備時間に収まらない準備があった場合は報告書で良いのかを質すと、その

