

業務部速報



No. 77

発行 21. 11. 10

JR東労組 業務部

申13号

乗務員の業務等の見直しについて」に関する説明申し入れ 団体交渉を行う！② 11月8日開催

6.発車看視の廃止により、車掌に対して行う必要な教育について、教育内容と教育時間及び年間訓練時間の考えを明らかにすること。

組合 エンド交換時に車両等の状態に注意するとあるが、車掌に対してどのような教育を行うのか。	会社 電車はパンタグラフが上がっていることや付着物がないかなど目視で分かる範囲で確認する。また、気動車はエンジン音がいつもと違う音がしていたら報告するといった教育を行う。
ダイヤ改正に向けて必要な教育を行っていくのか。	そうだ。内容は区所で決めていく。車両構造まで深める必要はない。目視で教えられる範囲の物を確認していただく。
ワンマン運転で発車看視を無くすのはリスクである。	エンド交換時に確認することで安全性は維持できると考える。

7.運転士が行っている入区点検を留置手配に改める目的と在姿状態確認を廃止できる根拠を明らかにすること。

組合 車両性能が向上していることが在姿状態確認を廃止する目的なのか。	会社 車両性能の向上と本線乗務時に確認が出来ている。また、モニターで把握することもでき、エンド交換時に確認できるため入区してから一回り確認する必要はない。
留置手配後は在姿状態確認をしなくて良いのか。	留置手配後の移動時間の中で、片側の車両状態を見ることもできる。異常があれば時間も含めて報告をしていただく。
新たに行う作業はあるのか。	新たな作業はない。

8.在姿状態確認の廃止による労働時間の変化について両数ごとに明らかにすること。また、車種によって労働時間の違いが生じるのか明らかにすること。

組合 在姿状態確認の廃止により労働時間はどの程度削減されるのか。	会社 在姿状態確認として見ているわけではない。移動時間や作業時間(手歯止め、スイッチ類の確認)をトータル的に見ている。
SLやELなどで必ず確認が必要な作業があるものは変わらないのか。	必ず行わなければならない個別作業は必要な時間として確保する。

9.点呼箇所と休養室間の移動時間を、労働時間として取り扱わないこととする目的と変更できる根拠を明らかにすること。

組合 点呼箇所と休養室間の移動時間を労働時間として取り扱わない目的は何か。	会社 原則として労務提供が行われるまでの移動時間は労働時間としては取り扱わない。
これまでの経緯があり、労働時間として扱っていた時間をなぜノーペイとするのか。	労働時間として指定しなくても良いところを指定していたため、原則に則り見直すこととした。
箇所によっては乗泊が男女で分かれているため、点呼箇所までの移動時間に10分近くも差があり不公平感がある。建物を整備した上で廃止するべきである。	必要に応じて建物改修をする際に、より条件の良い箇所を探している。

10.点呼箇所と休養室間の移動時間を労働時間として取り扱わないことによる指定通路の考えを明らかにすること。
また、指定通路となっている公道を通行する場合等において、怪我等発生した場合の取扱いを明らかにすること。

組合 指定通路の考えを具体的に明らかにすること。	会社 公道も含めて指定通路を歩行することはこれまでと変わらない。
怪我等が発生した場合の取扱いと労災申請の考え方について明らかにすること。	これまでと同様に報告していただき、代務手配等の必要な対応を行う。また、労災申請についても必要な対応を行う。

③へ続く