

業務部速報



No. 78

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！③ 11月8日開催

11.起床点呼後における付加時間の一部見直しにより、起床点呼後における業務指示のない5分間を労働時間として取り扱わない目的と変更できる根拠を明らかにすること。

組合 起床点呼後に付加時間として5分を付けていた経緯があるが無くす根拠は何か。	会社 特に指示のない5分のため見直す。そのことで睡眠時間が5分確保できる。乗務に必要な時間も算定しているため付加時間は必要がない。
5分がついていた根拠が会社として分からないとのことだが、必要な時間として付いていた理由はあるのではないか。	当時は作業があつて5分を付けていたのかもしれないが、作業指示していない時間は見直すこととした。5分を削除して、作業に必要な時間は別途付ける考えである。
アルコール検査を行うようになり、歯磨きは点呼後に行うように指示されている職場もある。付加時間は必要ではないか。	歯磨きは個々によるものであり、労働ではない。実態は承知している。

安全を確保するためには人間労働であることを前提にゆとりが必要だ！

12.車掌が行っている帰着点呼を廃止する目的と廃止できる根拠を明らかにすること。

組合 これまで帰着点呼を設けてきた経緯がある。業務内容の変化に伴って役割が変わったのか。	会社 帰着点呼は終了点呼で賄える。現状、運転士は行っていない。車掌でも行っていない区所もある。
帰着点呼がなくなって、労働時間が変化する箇所はあるのか。	労働時間が変化するほどではないと考えるが、増減が出るかは一連の作業の見直しによる結果を見ないと分からない。

13.運転士による始発列車のドア扱い等を全支社の取扱いとして拡大する目的を明らかにすること。

組合 ワンマン運転の拡大を見据えてということだが、今から一律的に行う必要があるのか。	会社 目的は利便性と働きやすさの向上だが、ワンマン運転を見据えて問題点が事前に分かれば、車両改造等の対応ができる。
運転士見習いの場合には出区点検終了後のドア開けが遅くなることもあり、お客さまから指摘されれば乗務員の責任になることを危惧する。	個人差はあっても大きな差異はないと考える。その場合に乗務員の責任とは考えていない。
運転士がドア開けをするのはどのような場面か。	大きくは出区車両、回送列車で到着しお客さまが乗車するケースと考える。青出区では交代運転士がドア開けを行う。特急列車・イベント列車・新幹線は除く。
運転士がドア扱い以外に行うことは何か。	行先設定と案内設定である。

14.運転士が始発列車のドア扱い等を行うことに伴い、車掌のホーム出場に対する考え方を明らかにすること。

組合 車掌のホーム出場に対する考えは変わるものではないとの回答だが、具体的にどのようなことか。	会社 箇所や列車によって変わる。始発列車など車内の点検を行う場合は必要な時間を付加する。
ホーム据え付けが20分前で車掌がドア開けをしている地方もあるが、20分が削減されるということか。	必要な時間が3分となれば、17分が削減される。徒歩時間の見直しの結果によっても変わってくる。

鉄道事業の特殊性を踏まえ、安全・健康を確保するために、「ゆとり」ある環境を目指して議論をつくり出そう！