



(組合員の購読料は  
組合費に含まれます)

港区新橋5-15-5  
交通ビル  
国労東日本本部  
発行責任者 伊藤秀樹  
編集責任者 伊藤隆夫

No. 654 定価  
20円

2007年

2月4日

もう一人の仲間を国労に  
大胆に訴えよう  
乗務員勤務特集



を再び引き起こさないために

# 人間らしい乗務員勤務制度の確立を

食事・睡眠時間の確保

生理的自由の制約の改善(食う・寝る・トイレ)を

国労東日本部  
乗務員勤務プロジェクト会議

国労東日本本部は、昨年3月16日に「乗務員勤務プロジェクト会議」を発足し、昨年3月ダイヤ改正に伴う「運転士の2151行路」及び「車掌の1947行路」の検証を行ってきました。この間の運転士及び車掌行路の検証を踏まえ、1月29日にJR東日本に対し、人間らしい乗務員勤務制度に向け最低限の条件である「食事、睡眠時間の確保、生理的自由の制約の改善(食う、寝る、トイレ)」を申し入れました。安全、安定輸送の確立の上からも乗務員勤務の改善は緊急に求められています。

## いま、何故、乗務員の勤務改善要求を提出するのか

この間、JR西日本の福知山線・列車脱線事故やJR東日本の羽越本線の列車転覆・脱線事故など痛ましい大惨事となる事故が発生しているも、改めて運転士にゆとりある労働環境の確立が指摘されています。例えば、元全日空機長でJR西日本安全諮問委員会委員を務める日本ヒューマンファクター研究所の石橋明研究開発室長は「マニュアルにないケースでも適切な対応が取れるよう、事故事例を分析し、背後要因を改善する必要がある。運転士にゆとりを与え、適切な健康管理で冷静かつ正常な運転を導く安全管理システムを作ることが大切だ(2006年4月23日付「朝日新聞」安全を求めて、JR事故1年(中))と指摘しています。

「朝日新聞」2006年11月21日の夕刊は、「乱れるダイヤ」と題して「列車運休・遅延、昨年度5千件超」と、一面トップ記事として報道しています。その中で「JRが発

足した87年度以降で最悪を更新した」「過度のコストダウンが原因との指摘もある」と指摘しています。中でも「輸送障害は5201件で、前年を400件近く上回り過去最高に。輸送障害は、相互直通運転区間の増大や高速度ダイヤに伴って増加傾向をたどっており、昨年度は冬場の大雪による列車の遅れ続出もマイナスに作用した」(2006年10月13日付け「交通新聞」)と報告されているように安全が脅かされている実態が次々と報道されている中で、乗務員勤務の改善は、痛ましい事故の教訓からも、安全かつ安定輸送の確保からも急がれる課題となっています。

乗務労働の特殊性について、これまで動力車乗務員の乗務労働は列車ダイヤに基づき乗務し、直接運転操縦に携

わっていることから①不規則、不定形な勤務となっており、②連続した緊張が必要であり、また生理的自由の制約を避けられない、③安全かつ安全輸送の確保に最も直接的に関連する等の特殊性を有すると言われてきました。

このような乗務労働の特殊性を有する「乗務員勤務」問題について、1991年8月、JR東日本は「21世紀において、当社は、交通機関相互の厳しい競争下において、信頼性の高い快適な交通サービスを提供可能な企業を目指しているところである。こうした中で、将来とも列車の運行に欠かせない乗務員の勤務制度について、効率性と働き易さを追求しつつ、当社に相応しい制度として再構築すべく、改正することが提案され、1992年3月14日のダイヤ改正以降、現在の「新しい乗務員の勤務制度」が導入され、14年が経過しています。

果たして働き易さを追求した勤務制度と言えるでしょうか。むしろ効率化のみが優先されてきているのではないのでしょうか。今では1日に500キロを超える乗務労働が当たり前のように言われる等、その労働条件は悪化の一途といえます。

つい最近では、乗務員の勤務について効率化のみ優先してきたことが、JR西日本の福知山線列車転覆・脱線事故の大惨事を引き起こした背後要因の一つとしてクローズアップされています。このような大惨事を再び引き起こさないためにも、ゆとりある乗務労働の確立こそが安全かつ安定輸送の確保に最も必要不可欠となっていることが明らかになっています。

いま必要なことは、人間らしく働くことができる最低限

の条件として「食事時間の確保、睡眠時間の確保、生理的自由の制約を解消する（食う、寝る、トイレ）」の改善が求められています。

## 1. 労働時間について

- ① 始業時刻から終了時刻までの時間から睡眠時間（仮称）を除いた時間を労働時間とする。
- ② 5時前の出勤及び22時を過ぎる退勤は原則禁止とすること。なお、当面も設けざるを得ない場合は、最低1時間を労働時間としてみなして算入すること。
- ③ 2暦日にわたる勤務の出勤時刻は12時以降とすること。また、退勤時刻は、12時以前とし、起床後の労働時間は6時間を超えないこと。
- ④ 現行「2夜連続」の行路は廃止すること。ただし、列車乗務員の長距離優等列車は除く。

現在の「新しい乗務員勤務制度」が導入される前まで適用されていた労働時間の構成は、「動力車乗務員」の場合は、①乗務時間、②便乗時間、③準備時間、④折り返し準備時間、⑤監視時間、⑥徒歩時間、⑦訓練時間、⑧待合せ時間となっていました。

一方列車乗務員（車掌）の場合は、①乗務時間（便乗時間含む）、②準備時間、③徒歩時間、④待合せ時間となっていました。

それが「新しい乗務員勤務制度」の導入により、動力車及び列車乗務員とも統一され、労働時間A（①実乗務時間、②入換時間、③出入区時間、④便乗時間、⑤準備時間、⑥整理時間、⑦折り返し時間、⑧付加時間、⑨その他の時間）と労働時間B（あらかじめ作業が計画されていない時間。しかし、列車遅延の場合は対応する時間で運用行路表に指定する）となりました。

この制度改正によって特に問題となるのは、行先地の時間のうち、折り返し時間を除いた時間（いわゆる「待合せ時間」）が労働時間Bに指定されない場合は、この時間が無給の時間になってしまうことです。本来、「待合せ時間」は、管理者等から又は管理者等への連絡、突発的な事態に備えての待機という性格を持っている時間です。

出勤予備勤務者については、「予備として待機した時間は労働時間とし、乗務を命じられた場合の乗務行路による労働時間と併せ月間積算の対象となる」と定めているにもかかわらず、同様の性格を持つている「待合せ時間の全てを労働時間としないことは矛盾していると言わざるを得ません。

「新しい乗務員勤務制度」が導入される前は、「待合せ時間」については、動力車乗務員の場合は、行先地の時間から労働時間を除いた時間のうち、その6分の1の時間を労働時間とみなして取扱ってきたものです（例外条項あり）。列車乗務員の場合は、「待合せ勤務時間」として次のように定められていました。①電車及び気動車の場合は、待合せ時間中の50分までとする。②列車種別が急行・特急の場合、継続乗務キロが片道100キロ以上の場合及び指定線区の区間のみを運転する場合は、待合

せ時間中の1時間までとする。③待合せ時間が24時間を超える場合、待合せ時間から24時間を控除した時間の6分の1の時間とするようになっていました。

そもそも「待合せ時間」は、拘束された時間であり、休憩時間ではないことから、仮眠時間を除き労働時間としてみなすべきです。

労働省労働基準局編著の「労働基準法（労働法コンメンタール）平成9年3月10日」は、次のように述べています。『労働』とは、一般的に、使用者の指揮監督のもとにあることをいい、必ずしも現実に精神又は肉体を活動させていることを要件とせず、従って、例えば、貨物取扱いの事業場において、貨物の積込係が、貨物自動車の到着を待機して身体を休めている場合とか、運転士が2名乗り込んで交替で運転に当る場合において運転しない者が助手席で休息し、又は仮眠している時であってもそれは『労働』であり、その状態にある時間（これを一般的に「手待時間」という）は、労働時間である」（基収第6286号）と述べています。

また、「基収第1196号」では、「第34条の『休憩時間』と『手待ち時間』との相違は、使用者の指揮監督のもとにあるか否か、換言すれば、労働者の時間の自由利用が保障されているか否かにあるといえよう。従って、例えば、昼食休憩時間中乗客当番をさせられれば、その時間は、実際に乗客がなくても労働時間である」と述べています。

つまり労働時間とは、「労働者が使用者の指揮監督のもとにある時間」と言えます。

このように労基法の趣旨を踏まえるならば、いわゆる「待合せ時間」を無給の時間とする取り扱いを改め「始業時刻から終了時刻までの時間から睡眠時間（仮称）を除いた時間を労働時間」として取扱うべきです。

同時に私たちが看過できない問題は、JR西日本の福知山線列車脱線事故の背後要因の一つとして「眠気」問題が指摘されていることです。淀川勤労者厚生協会社会医学研究所の主任研究員である重田博正氏が行ったJR西日本の動力車乗務員に対する「眠気調査」（63名、491行路で日勤137行路、徹夜176行路、非番の178行路を対称に実施）の結果が報告されていますが、問題のある眠気が54%もあったことが指摘されています。特に、「眠気の頻発」は一日勤務では11～13時台、徹夜勤務の場合は、14時台及び22時以降、非番日の勤務では5～10時台に「眠気」がしきりに起きることが調査の結果で明らかになっています。こうした調査結果を踏まえ、JR西日本の福知山線列車転覆・脱線事故を引き起こした要因として「異常な心理状態の発端になったであろう宝塚駅入線時の速度オーバーに眠気が関与していた」可能性は大いにあると言えるとの推測が述べられています。また、ミスやヒヤリハットした経験を持つ者が過去1年間に6割もいたことから、「眠気はまさに頻度の高い普遍的な『事故の目』である」と強く指摘されています。

JR西日本の痛ましい大惨事となった事故の教訓からも「眠気はまさに頻度の高い普遍的な『事故の目』である」と位置付け、安全かつ安全輸送確保の観点から「5時前の出勤及び22時以降の退勤は原則禁止」、「起床後の労働時間は6時間を越えないこと」を原則とすべきではないでしょうか。

また、「新しい乗務員勤務制度」導入に当たってJR東日本は、「深夜帯に勤務が集中している区所が相当ある。列車の運行もあり中々難しいが、なるべく交番の平準化を図りW泊はなくしていきたい」と述べていましたが、「新しい乗務員勤務制度」導入以降14年が経過しようとしている中で、2006年3月ダイヤ改正に伴う車掌交番の中でいまだにW泊が解消されていないのは驚くばかりです。現行の「2夜連続の行路は廃止」すべきです。

- 5時前の出勤、22時以降の退勤—現在の行路表では。
  - ・ 5時前の出勤行路・・・運転 全行路 2151行路中 99行路(4.60%)
  - ・ 22時以降の退勤行路・・・運転 全行路 2151行路中 68行路(3.16%)
  - ・ 5時前の出勤行路・・・車掌 全行路 1947行路中 9行路(0.46%)
  - ・ 22時以降の退勤行路・・・車掌 全行路 1947行路中 51行路(2.62%)
- 2日にわたる勤務・・・起床後6時間以上の労働時間。
  - ・ 起床後6時間以上・・・運転 徹夜行路 1200行路中122行路(10.17%)
  - ・ 起床後6時間以上・・・車掌 徹夜行路 1251行路中122行路(6.27%)



## 2. 拘束時間について

- ① 一般線区の拘束時間に関して。
  - ア 運転士の場合は、日勤11時間・泊22時間を限度とすること。
  - イ 列車乗務員の場合は、日勤12時間・泊24時間を限度とすること。ただし、長距離優等列車は除く。
  - ウ 前ア・イについては、労働時間Bが日勤2時間・泊3時間を超える仕業の場合は、それぞれの労働時間B時間分を限度として延長することができることとする。
- ② 稠密線区の拘束時間に関して。
  - ア 日勤9時間・泊20時間を限度とすること。

「新しい乗務員勤務制度」が導入される前は、動力車乗務員の場合は「1勤務の労働時間は、待合せ時間を除き16時間を限度とする。この場合、深夜帯の乗務時間を2時間以上含むときは、14時間を限度とする」と定めていました。が、「新しい乗務員勤務制度」の導入により、稠密線区の場合は「稠密線区の特性を生かし、車掌、運転士に同一の1勤務の拘束時間の限度を設定することにより、従来のような労働時間の限度を設けていない」として、「行先地の時間を設けた場合は20時間（泊行路）、それ以外においては10時間（日勤行路）を限度」とすることが定められています。一方、一般線区については「往路の列車

により復路の列車が決まるように、列車ダイヤに運用行路が制約を受けざるを得ないことから、画一的な拘束時間の限度を設けることは困難である」ことを理由に1勤務の拘束時間の限度は定められていません。

その結果、国労東日本運輸協議会及び運輸協議会による職場の「2006年3月ダイヤ改正・行路実態調査」では、動力車乗務員の場合、JR東日本全体で2151行路中「1勤務の拘束時間が22時間を超える行路」が181行路あり、全体の15.08%を占めています。驚くことに、その内横浜支社管内で10行路、東京支社管内で22行路もあることです。一方、列車乗務員（車掌）の場合は、JR東日本全体で1251行路中「1勤務の拘束時間が24時間を超える行路（泊行路）」が298行路あり、全体の23.82%も占めています。中でも驚くことは、車掌の日勤行路で「拘束15時間56分（秋田運輸区・車掌行路）」や「15時間45分（一関運輸区・車掌行路）」が2006年3月ダイヤ改正後もあるということです。

また動力車乗務員の日勤勤務における「1勤務の拘束時間が11時間を超える行路」は、日勤行路951行路中165行路に達し、全体の17.35%に及んでいます。まさに、働き易さではなく、効率化優先の行路となっていることが歴然としています。

また、労働基準法施行規則第32条によって、長距離にわたり継続して乗務する者（運行の所要時間が6時間を超える区間について連続して乗務する場合）『基発355号・昭和29.6.29』以外の者についてまで全て休憩時間を付与しなくてもよいとはなっていないにもかかわらず、乗務員の行路・交番表に休憩時間も設けず、いたずらに1勤務の拘束時間を拡大することは乗務員の健康維持の観点からも早急には是正が必要であり、「1勤務の拘束時間の限度」を設けることが必要不可欠となっています。

現在、東京近郊では185名の女性車掌が日夜乗務していますが、今後益々女性車掌が増えていくものと思えます。母性保護の観点からも「1勤務の拘束時間の限度」を設ける必要があります。

- 拘束時間、日勤11時間・泊22時間を越える運転士の行路。
  - ・ 日勤11時間以上・・・日勤行路 951行路中165行路(17.35%)
  - ・ 泊22時間以上・・・徹夜行路 1200行路中181行路(15.08%)
- 拘束時間、日勤12時間・泊24時間を越える車掌の行路
  - ・ 日勤12時間以上・・・日勤行路 696行路中 64行路(9.20%)
  - ・ 泊24時間以上・・・徹夜行路 1251行路中298行路(23.82%)
- 労働時間Bが2時間・3時間以上の行路。
  - ・ 日勤2時間以上・・・運転士 日勤行路 951行路中 1行路(0.11%)
  - ・ 徹夜3時間以上・・・運転士 徹夜行路1200行路中 3行路(0.25%)
  - ・ 日勤2時間以上・・・車掌 日勤行路 696行路中 2行路(0.29%)
  - ・ 徹夜3時間以上・・・車掌 徹夜行路1251行路中 1行路(0.08%)
- 稠密線区における日勤9時間以上、徹夜20時間以上の運転士の行路。
  - ・ 日勤9時間以上・・・運転士 日勤行路 951行路中158行路(17.63%)
  - ・ 徹夜20時間以上・・・運転士 徹夜行路1200行路中 4行路(0.33%)

### 3. 連続乗務時間（距離）の制限について

- ① 1連続、1継続乗務時間は2時間を限度とすること。
- ② ダイヤ改正の度ごとに最高速度が高くなる傾向にあり、安全確保のため1連続、1継続乗務キロ制限を設け120キロを限度とすること。ただし、トイレを装備していない列車の場合は、1連続、1継続乗務時間は60分を限度とすること。なお、列車乗務員の場合は、長距離優等列車を除く。
- ③ 連続乗務時間が60分を超える場合は、行き先地の時間を15分以上確保すること。

「新しい乗務員勤務制度」が導入される以前は、「1継続乗務キロは120キロを限度とする」が定められていましたが、「新しい乗務員勤務制度」の導入後「1継続乗務キロ制限が廃止」され、現在、稠密線区の場合は「1継続乗務時間は2時間50分を限度」とする、一般線区の場合は「深夜帯2時間以上を含む場合3時間、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、その他4時間を限度」とすると定めています。

毎年のダイヤ改正の度毎に輸送速度が交通機関の、いちどいっても過言でないほど重視され、不断にスピードアップが目指されてきました。その結果、走行速度の高速化、余裕を切り詰めた列車ダイヤの編成、列車本数の増大などにより乗務員に対し連続した緊張やストレスを高め、疲労の増大、労働強化を強いる施策が強められています。このような事を放置するなら重大事故を引き起こす危険性を否定することはできないのではないのでしょうか。安全かつ安全輸送を確保していく上で、乗務員の場合、その技術だけではなく日常の労働環境も重要であり、心身健康で充実した状態を維持できるよう、勤務条件、職場環境を整えていくことが必要です。そうした観点から、1継続（連続）乗務時間及びキロ制限を設定して乗務員の健康の維持向上を図ることが求められています。

### 4. 在宅休養時間に関して

- ① 在宅休養時間は、労働時間にほぼ等しい時間を確保すること。ただし、8時間を下回らないこと。
- ② 休日（公休日、特別休日）の前後の出退勤時間については、第3条（4）「ただし・・・この定めによらないことがある」を削除すること。

在宅休養時間については、「新しい乗務員勤務制度」が導入される以前は、原則として「1勤務終了後、その労働時間にほぼ等しい時間」となっていました。また、「公休日の前の勤務終了時刻と次の勤務開始時刻との間は、

40時間を確保」するとともに公休日の前の勤務終了時刻は、「前日の18時以前「動力車乗務員」、「前日の17時以前（列車乗務員）」とし、次の勤務開始時刻は「翌日の8時以降（動力車乗務員）」「翌日の8時30分以降（列車乗務員）」が標準となっていたものを、「新しい乗務員勤務制度」の導入により、「1勤務終了後は、その労働時間Aにほぼ等しい時間」へと変更されました。また、公休日の前の勤務終了時刻は「前日の18時以前」、次の勤務開始時刻は「翌日の8時30分以降」が標準となりました。

しかも、「乗務員交番が比較的小さく、1月間に何回も循環するような例については、公休日、特別休日を区分して表示できないこと、かつ行路数が少なく交番作成に柔軟性がないこと」を理由に「ただし、乗務員交番作成上「公休日又は特別休日」の表示を行う場合については、この定めによらないことがある」と例外条項を定めました。

もともと乗務員勤務は、列車ダイヤに基づき乗務していることから①不規則、不定形な勤務となっている、②連続した緊張が必要であり、また生理的自由の制約を避けられない、③安全かつ安全輸送の確保に直接的に関連するなどの乗務労働の特殊性を考えた場合、何よりも在宅休養時間の確保は、心身健康で充実した状態を維持できる勤務条件を確保していく上で必要不可欠な条件と言えます。

国労東日本本部は、JR東日本から「新しい乗務員勤務制度」の提案を受けた際、繰り返し「1勤務終了後の在宅休養時間は、その拘束時間にほぼ等しい時間とすること。なお、但し書きは削除すること」を求めてきました。現在の動力車乗務員の行路の実態は、2006年3月ダイヤ改正に伴う行路で見えた場合、「拘束時間20時間以上で、労働時間が12時間以上」ある行路は、泊行路・1200行路中388行路、全体の32.3%に達しています。列車乗務員の場合は、1251行路中704行路、全体の56.3%に及んでいます。

JR東日本は、従来「長い仕事でも中身が軽いものもある、特に地方は」などと述べていますが、例えば仙台支社・小牛田運輸区の動力車乗務員の「EC603行路」では、拘束時間が23時間29分、労働時間Aは15時間14分、労働時間Bは16分、行き先地の着発時間（睡眠時間）は5時間46分しかなく、限りなく中身が濃くなっているのが実態です。列車乗務員の場合も同様となっています。

不断にスピードアップが目指される中で、乗務員に対し連続した緊張やストレスを高め、疲労の増大、労働強化が一層強まる中で、現在の「労働時間Aにほぼ等しい時間」を改め、「労働時間にほぼ等しい時間」を確保することは最低限必要ではないでしょうか。



# 5. 食事時間について

- ① 朝食時間は、日勤で6時30分以降の出勤と、泊で10時以前に終了する行路を除き、9時以前に40分確保すること。
- ② 昼食時間は、12時以降の出勤と13時以前に終了する行路を除き、11時から14時までの間に50分確保すること。
- ③ 夕食時間は、18時以降の出勤と19時以前に終了する行路を除き、17時以降20時30分までの間に50分確保すること。

列車ダイヤに基づき乗務し、不規則、不定形な勤務のために、早朝・深夜勤務を余儀なくされる乗務員の場合、いわゆる食事時間を行路上に設定すべきです。あくまで労働基準法規則第32条は、「長距離にわたり継続して乗務する者については、休憩時間を与えないことができる」であって休憩時間を付与しないことではありません。しかも、基発355号（昭和29.6.29）では「長距離にわたり継続して乗務する」とは、運行の所要時間が6時間を超える区間について連続して乗務して勤務する場合であり、そのことが認められるためには「客観的な判断によってこれを判定すべきであり、単に使用者の主観的判断による場合はこれに該当しないものである」と述べています。

「新しい乗務員勤務制度」では、例えば稠密線区の場合、行路上に食事時間が設定された場合でも、その時間が労働時間Bに指定されなければ無給時間となってしまう。現在の「新しい乗務員勤務制度」では、「食事を目的とした乗務の中断」は稠密線区のみ定められ、一般線区の場合は食事を目的とした乗務の中断は定めていません。現在の稠密線区の場合、「7時から10時にかかる時間帯は、30分以上」「11時から14時にかかる時間帯は40分以上」「17時から21時にかかる時間帯は40分以上」となっていますが、動力車乗務員の場合、2006年3月ダイヤ改正に伴う行路では、会社のいう時間の確保は「着発」での時間確保としていますが、実際には3分前出場や徒歩時間、到着列車の動態監視などを考慮して「着々」として調べた部分があります。それによると稠密線区では、「朝食時間が30分未満」が11行路（日勤・泊行路含めて）もありません。「昼食時間40分未満」は15行路、「夕食時間40分未満」は4行路もあります。すべてを事態に即した「着々」で調べた場合にはもともと膨大な数になることは明らかです。稠密線区において、「できるだけ一般的な時間帯に食事を取り得る時間を確保するという考え方から定めたもの（新しい乗務員の勤務制度・平成4年10月14日発行）」に依っていないのでしょうか。

このような実態を改善するとともに、JR東日本自身、一般線区の場合も「行路作成にあたって稠密線区で規定した時間を可能な範囲で配慮する」ことを明らかにしてきた経緯を踏まえ、今こそ改善を図るべきです。十分な食事時間の設定とその時間を労働時間とすることは、健康を守り、人間らしく働く上での最低の条件であり改善すべきです。

● 朝食時間30分未満の運転士の行路は。

稠密線区	運転士	日勤行路	896行路中
		2行路	(0.22%)
稠密線区	運転士	徹夜行路	896行路中
		9行路	(1.00%)
一般線区	運転士	日勤行路	1255行路中
		2行路	(0.16%)
一般線区	運転士	徹夜行路	1255行路中
		4行路	(0.32%)
● 朝食時間30分未満の車掌の行路は。			
日勤	日勤行路	696行路中	
	3行路	(0.43%)	
徹夜	徹夜行路	1251行路中	
	20行路	(1.60%)	

● 夕食時間40分未満の運転士の行路は。

稠密線区	運転士	日勤行路	896行路中
		1行路	(0.11%)
稠密線区	運転士	徹夜行路	896行路中
		3行路	(0.33%)
一般線区	運転士	日勤行路	1255行路中
		1行路	(0.08%)
一般線区	運転士	徹夜行路	1255行路中
		6行路	(0.48%)
● 夕食時間40分未満の車掌の行路は。			
日勤	日勤行路	696行路中	
	10行路	(1.44%)	
徹夜	徹夜行路	1251行路中	
	47行路	(3.76%)	

● 夕食時間40分未満の運転士の行路は。

稠密線区	運転士	日勤行路	896行路中
		1行路	(0.11%)
稠密線区	運転士	徹夜行路	896行路中
		3行路	(0.33%)
一般線区	運転士	日勤行路	1255行路中
		1行路	(0.08%)
一般線区	運転士	徹夜行路	1255行路中
		6行路	(0.48%)
● 夕食時間40分未満の車掌の行路は。			
日勤	日勤行路	696行路中	
	10行路	(1.44%)	
徹夜	徹夜行路	1251行路中	
	47行路	(3.76%)	



# 6. 睡眠時間について

① 睡眠時間は、実枕時間を5時間以上確保すること。

現在の「新しい乗務員勤務制度」では、稠密線区における行き先地における乗務の中断として「車掌の場合は着発5時間」「運転士の場合は着発6時間以上を標準」とし、「車掌、運転士とも実睡眠を4時間30分程度取り得るよう、着発時間として設定した」ことなどが定められています。一般線区については、「一般線区に、食事・睡眠のための画一的な行き先の時間を設けることは、かえって拘束時間を延ばし働き易さを阻害することとなる」ことを理由に制度として基準を設けていません。しかし、「行路作成にあたっては稠密線区で規定した時間を可能な範囲で配慮する」ことがうたわれていますが、2006年3月ダイヤ改正の行路表を見ると、運転士の場合「着発6時間未満の行路が、稠密線区で896行路中4行路、一般線区で1255行路中48行路」あります。これでは運転士は「着発6時間以上」と定めた意義が問われる実態にあります。車掌の場合、「着発5時間未満の行路が、1251行路（泊行路）中2行路」あります。JR東日本が最低基準として定めたルールも厳守されていないことに驚くばかりです。

職場の実態は、実際に睡眠（実枕時間）ができる時間が4時間確保できない行路も生まれているのが実態です。このような現状を改善し、より人間らしい労働環境を確立していく上からも「実枕時間（実睡眠時間）を5時間以上確保」することは当然ではないでしょうか。

- 「睡眠時間」として着発6時間未満の運転士の行路は。
  - ・ 稠密線区.....
  - 896行路中 4行路(0.45%)
  - ・ 一般線区.....
  - 1255行路中 48行路(3.82%)
- 「睡眠時間」として着発5時間未満の車掌の行路は。
  - ・ 徹夜.....
  - 徹夜行路1251行路中 行路(0.16%)

# 7. 設備改善に関して

- ① 乗務員が食事することができる場所を確保すること。
- ② 乗務員の寝室は、個室化を図ること。
- ③ 駅・ホーム上での乗務員用トイレ等

## 訂正とお詫び

新年号座談会に出席された加藤さんの名前を「豊司」と掲載しましたが、誤記でした。正しくは「聖司」ですので、訂正いたします。関係者にお詫び申し上げます。

編集部

## 「新しい乗務員勤務制度」に関する申し入れ

国労東日本申15号 2007年1月29日

- 1、労働時間について
  - ① 始業時刻から終了時刻までの時間から睡眠時間（仮称）を除いた時間を労働時間とすること。
  - ② 5時前の出勤、22時を過ぎる退勤の原則禁止すること。尚、当面設けざるを得ない場合、最低1時間を労働時間とみなして算入すること。
  - ③ 2暦日に亘る勤務の出勤時刻は12時以降とすること、又退勤時刻は12時以前とし起床後の労働時間は6時間を超えないこと。
  - ④ 現行「2夜連続」の行路は廃止すること。ただし、車掌は長距離優等列車を除く。
- 2、拘束時間について
  - ① 一般線区の拘束時間については、
    - ア 運転士の場合は、日勤11時間・泊22時間を限度とすること。
    - イ 車掌の場合は、日勤12時間・泊24時間を限度とすること。ただし、車掌は長距離優等列車を除く。
  - ウ 前2項については労働時間Bが、日勤2時間、泊3時間を超える仕業の場合、それぞれそのB時間分を限度として延長することができる。
- ② 稠密線区については日勤9時間、泊20時間とすること。
- 3、連続乗務時間（距離）の制限について
  - ① 1連続、1継続乗務時間は2時間を限度とすること。
  - ② 最高速度が高くなる傾向にあり、安全確保のために1連続、1継続乗務キロ制限を設けて120kmを限度とすること。ただし、トイレを装備していない列車は60分を限度とすること。なお、車掌は長距離優等列車を除く。
  - ③ 連続乗務が60分を超える場合は、行き先地の時間を15分以上確保すること。
- 4、在宅休養時間の確保について
  - ア 労働時間にほぼ等しい時間とすること。但し8時間を下回らないこと。
  - イ 休日（公休日・特休日）の前後の出・退勤時間については、乗務割交替作成規定第2章第1節第3条（4）の「ただし」以下は削除すること。
- 5、食事時間については下記の時間を実質確保すること。
  - ① 朝食時間は、日勤で6時30分以降の出勤と、泊で10時以前に終了する行路を除き、9時以前に40分確保すること。
  - ② 昼食時間は、12時以降の出勤と13時以前に終了する行路を除き、11時から14時までの間に50分確保すること。
  - ③ 夕食時間は18時以降の出勤と、19時以前に終了する行路を除き、17時以降20時30分までの間で50分確保すること。
- 6、睡眠となる時間について
  - ① 睡眠となる時間は、実枕時間5時間以上を確保すること。
- 7、設備改善要求について
  - ① 食事ができる場所を設けること。
  - ② 清潔な寝室及び個室化を図ること。
  - ③ 駅、ホーム上の乗務員用トイレ等の設備を設けること。

がん予防・検診から治療まで、とことん支援！

ご契約は満80歳まで

健康支援金をプラス！  
通院も入院も同額保障に！

がんの保障 + 病気・ケガの保障  
21世紀がん保険 特約MAX21

新登場/  
健康応援団MAX  
メディカルチェック

■募集代理店  
アベニール 株式会社 〒105-0004 港区新橋5-15-5 交通ビル3F  
☎03-3437-6810 ☎03-3437-6822

〈引受保険会社〉  
Aflac (アメリカンファミリー生命保険会社)  
東京第三営業本部 第三支社  
〒163-0456 新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル  
Tel.03-3344-1889 Fax.03-3344-4036

資料請求いただいたお客様の個人情報の利用目的は、アフラックの各種商品やサービスの案内・提供・維持管理となります。

◎詳しくは、パンフレットや「ご契約のしおり・約款」をご覧ください。

AFN広告-2005-090-0510015 6月3日