

勤務プロジェクトニュース

№01

国労東日本
乗務員勤務プロジェクト
事務局会議

乗務員の勤務制度の改善は、もはや放置できない問題！

いま、首都圏では連日のように人身事故や車両故障等による輸送障害が発生しています。今年2月だけでも、人身事故26件、車両故障15件、線路関係3件、信号関係3件、接触事故1件、架線関係4件、踏切関係1件、車両点検1件、計54件発生しています。その結果、長時間にわたり列車が止まるなどの輸送トラブルがあとを絶ちません。

一度トラブルが発生すると、列車ダイヤに基づいた乗務員作業ダイヤのために食事時間が削れたり、トイレに行けなかったり、代替りの乗務員の手配がつかなくなったりと、乗務員に対する負担が増えて悲鳴があがっています。

こうした状況のもとで私たち国労東日本本部は、列車ダイヤ優先の乗務労働の特殊性、直接運転操縦に携わっていることなどについて、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・安定輸送の確保に最も直接に関連している等により、精神的・肉体的疲労やストレスを強いられていることを訴えてきました。

現在の乗務員の勤務（作業ダイヤ）は、働き易さを追求した勤務制度とはいえず、むしろ効率化のみが優先されています。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行われているなど、労働条件は悪化の一途といえます。

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緩和(=食う、寝る、トイレ)」などの改善が放置できない問題となっています。

国労東日本本部の乗務員勤務の 要求内容について

1. 労働時間について

- ① 始業時刻から終業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時前の出勤及び22時を過ぎる退勤は原則禁止とすること。なお、当面、設けざるを得ない場合は、最低1時間を労働時間として見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、車掌の長距離優等列車は除く。

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 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、長距離優等列車は除く。
 - ウ 前ア・イについては、労働時間Bが日勤で2時間・泊で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・要求6の①を確保することを前提に泊20時間を限度とすること。

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 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、車掌の場合は、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。

4. 在宅休養時間について

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。

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時以前に終了する乗務行路を除き、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時以前に終了する乗務行路を除き、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時以前に終了する乗務行路を除き、17時以降20時30分までの間に50分確保すること。

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。

7. 設備改善

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、原則個室とすること。

③ 駅・ホーム上での乗務員用トイレ等を完備すること。

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看視時間、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」)で労働時間Bの指定もない場合は、この時間が無給の時間となってしまいます。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、同様の性格を持っている「待合せ時間」を労働時間と見なさ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、1時間まではその時間、1時間を超える場合はその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の時間とするとなっていました。

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見なすべきです。

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、昼食休憩時間中来客当番をさせられれば、その時間は、実際に来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「始業時刻から終業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、この間の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『事故の芽』である」と位置付け、安全かつ安定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」を原則とすることを求めてきました。

2006年3月ダイヤ改正における乗務員の勤務実態調査

- 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 日勤行路 951行路中 99行路 (10.4%)
 - ・ 22時以降の退勤行路・・・運転 日勤行路 951行路中 68行路 (7.15%)
 - ・ 5時前の出勤行路・・・車掌 日勤行路 696行路中 9行路 (1.29%)
 - ・ 22時以降の退勤行路・・・車掌 日勤行路 696行路中 51行路 (7.32%)
- 2暦日にわたる勤務・・・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 137行路 (10.95%)
- 一般線区における拘束時間、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 511行路中 342行路 (66.92%)
 - ・ 泊 22時間以上・・・徹夜行路 744行路中 184行路 (24.72%)
- 同上、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 248行路中 88行路 (35.48%)
 - ・ 泊 24時間以上・・・徹夜行路 839行路中 317行路 (37.78%)

● 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 440行路中158行路 (35.91%)
- ・徹夜20時間以上・・・運転士 徹夜行路 456行路中 4行路 (0.88%)

※ 稠密線区の泊行路で拘束20時間以上が4行路ありますが、内2行路は、拘束時間がジャスト20時間です。後の2行路はSSLで、本来は一般線区の適用を行うべきところを、乗務員運用行路表に稠密線区の表示がされていた為に、稠密線区に紛れ混んだものです。この件の表記ミスについては、当該分会が会社へ指摘し修正済です。

この間、こうした問題は改善されたでしょうか。依然として改善されていないのが実態ではないでしょうか。

例えば、車掌行路で2006年ダイヤ改正と2008年ダイヤ改正を比較した場合、以下のようになります。

● 立川車掌区の間、平均労働時間を比較した場合。

	行路数	拘束時間	A+B時間	労働時間A	労働時間B	乗務時間	乗務率	乗務距離
06年 日勤平均	36	9:08	8:28	7:39	0:48	5:26	64.20%	194.6 キロ
08年 日勤平均	41	9:21	8:35	7:51	0:44	5:51	68.2%	209.3 キロ
06年 泊平均	34	19:23	12:59	12:09	0:49	8:27	65.2%	286.2 キロ
08年 泊平均	45	19:17	13:00	12:15	0:45	8:38	66.3%	307.5 キロ

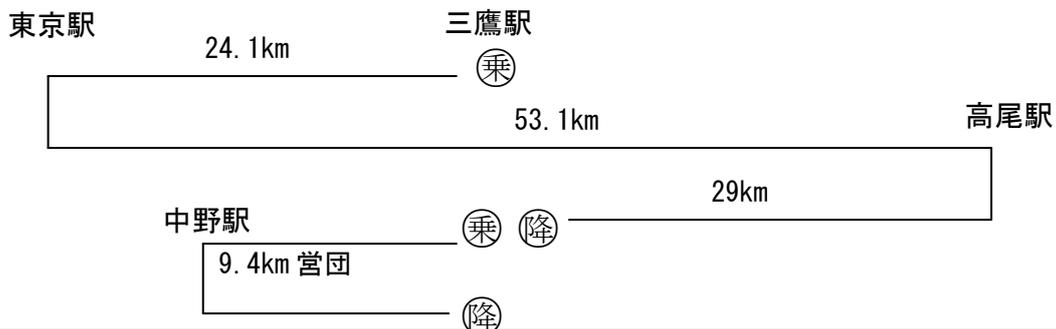
● 仙台運輸区で問題となっていた拘束時間・労働時間などが長い行路などの比較で見た場合は、以下の通りとなります。

年度	勤務	拘束時間		労働時間		乗務距離		乗務時間		仮眠時間	
		行路	時間	行路	時間	行路	距離	行路	時間	行路	着発
06	日勤	32	12:54	12	9:48	12	308.1	32	5:37		
08	日勤	23	13:43	23	9:40	32	297.1	32	6:16		
06	泊	22	27:07	11	15:39	33	539.6	21	9:45	35	5:25
08	泊	31	27:20	31	15:32	15	549	21	11:13	27	5:29

● 運転職場では八王子支社において、2007年秋に電車のメンテナンス職場と運転職場を分離・集約する運輸区構想にて、三鷹電車区、武蔵小金井電車区及び豊田電車区の運転部門と拝島運輸区を含めた4箇所を、駅構内に新設された立川運輸区（立川駅構内）と豊田運輸区（豊田駅構内）の2箇所に統合しました。

統合後、運転士からは「乗務時間が延びて疲れる」「仕事が過密になっている」などの声があがっています。今回、首都圏を中心とした列車密度の高い稠密線区について、三鷹電車区当時の勤務と立川運輸区に統合された後の勤務について調査をしてみました。

平均的な日勤乗務の比較では、三鷹電車区当時は三鷹駅を起点に、三鷹から東京、東京から高尾、高尾から三鷹まで乗務することが多くありました。(106.2km)



※ A時間、B時間ともに平均時間のためA+Bの合計時間は合いません。

【日勤行路2006年と2008年を比較】

* 9行路減少

* 平均労働時間A = 9分増加 (64行路合計で9時間06分の増加)

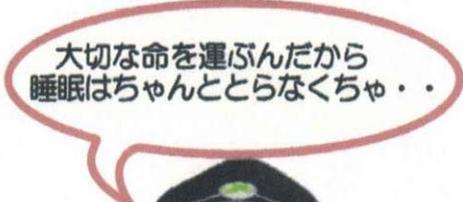
* 平均乗務時間 = 19分増加 (64行路合計で20時間16分増加)

* 平均乗務キロ = 13.9km増加 (64行路合計で889.6kmの増加)

上記のように、統合によって9行路の減少になっていますが、労働時間A(※)が9分増加し乗務時間も19分増えています。労働時間Aには準備時間として徒歩時間(点呼箇所から乗務開始箇所までの移動に要する時間)が算定されていることから、運輸区等を駅構内に新設することにより、徒歩時間が少なくなった分を含めて乗務時間の増加が考えられます。

このように長時間乗務と過密勤務を労働者に強いることで、乗務員に与える疲労も日々増加しているのが実態です。会社側は、新型車両の投入により乗務員の負担は軽減されているといいますが、今後より一層の「合理化」やダイヤの過密化が予想されます。

私たち国労東日本本部は、改めて乗務員勤務制度の改善が緊急に必要となっていると考えています。



列車ダイヤ優先の作業ダイヤから 働きやすさ優先の作業ダイヤへ

現在の「新しい乗務員勤務制度」では、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、「2006年3月ダイヤ改正・行路実態調査」では、運転士の場合、一般線区で（泊行路）774行路中「1勤務の拘束時間が22時間を超える行路」が184行路あり、24.33%を占めています。また、車掌の場合は、JR東日本全体で（泊行路）839行路中「1勤務の拘束時間が24時間を超える行路」が317行路あり、全体の37.78%を占めています。なかでも車掌の日勤行路を見た場合、「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）」があります。

また、運転士の一般線区の日勤では「1勤務の拘束時間が11時間を超える行路」が、511行路中342行路に達し、全体の66.92%に及んでいます。

このように、「行路番号」が変わったとしても、依然として改善されずに踏襲されているのが職場実態であり、水戸支社管内においては、遠距離通勤者の場合は2泊3日にならざるを得ない行路も生れています。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。

拘束時間に限度を設けて、人間らしい生活を！

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という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。

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、乗務員の健康維持と人間らしい生活の維持を侵害するものです。

早急に是正が必要となっており、「1勤務の拘束時間の限度」を設けることが不可欠となっています。



私達は安全・安定輸送の確保に向けて以下の点が確保されることを要求します。

1. 実枕時間は5時間以上を確保すること。
2. 早朝・深夜帯にかかる日勤行路をなくすこと。
3. 一連続・一継続乗務時間は2時間を限度とすること。

国労東日本乗務員勤務プロジェクト

勤務プロジェクトニュース

NO.2

国労東日本
乗務員勤務プロジェクト
事務局会議

女性乗務員の労働環境の改善は直ちに行うべきです！

現在、首都圏をはじめ各運輸区(車掌区を含む)において女性乗務員が日夜乗務していますが、1999年の労働基準法の改正により女性の深夜労働が解禁されたことにより、今後ますます女性乗務員が増えてきます。

つい最近、山手線で乗務していた女性車掌が短時間ではありましたが体調不良により意識を失うという事態が発生しました。女性車掌はすぐに意識を取り戻すことができ乗務には影響がありませんでしたが、このような事態を放置しておくならば今後、大きな問題を引き起こすこともあり得るだけに、私たち国労東日本本部は、女性乗務員の労働環境の改善が急務となっていると考えます。

私たち国労東日本本部の改善要求は、以下の通りです

女性乗務員の労働環境の改善について

- ① 女性社員の健康や悩み等にいつでも相談できる職場環境作りに向け、女性社員配属箇所に女性専用の相談窓口や女性管理者等を配置すること。
- ② 女性社員専用の入浴施設、トイレや休養設備等の設置、充実を図ること。
- ③ 深夜時間帯等における女性乗務員の安全対策を確立すること。

これまでも「女性乗務員専用の居ながし部屋がないために、ロッカー室や寝室に居ざるを得ない」「乗務員休憩室に女性専用のトイレがない」などの指摘が職場から寄せられるなど、設備面含めた改善は急務といえます。

また、女性乗務員が増える中でセクシャルハラスメント問題が指摘されています。男性側からの言動等で被害を受けた女性乗務員が男性の現場管理者に相談しにくい実態を考慮して、いつでも女性乗務員が気軽に相談できる環境を整えるためには、各職場に女性専用の相談窓口や女性管理者等の配置が必要であると考えます。

例えば、就業規則には有給休暇として「女性社員が生理のため就業が著しく困難な場合(静養休暇)、毎潮2日以内の必要な期間」が認められていますが、多くの職場では、「静養休暇」の申請を気兼ねして年次有給休暇で対応していることも考えられます。その背景には、女性乗務員が配属している職場の中で、「静養休暇に必要な予備要員」が配置されていないことにも原因があると考えます。

2008年12月における池袋運輸区の「行路数と社員の現在員」の調査によると、以下の通りとなります。

	行路数		行路数合計	要員数	予備	標準人員	現在員
全体	日勤	28	72	114	6.26	118	128
	徹夜	22					
女性	日勤	9	25	39.5	—	—	34
	徹夜	8					

- ※ 「行路合計」は、日勤行路+(徹夜行路×2)で算出。
- ※ 「要員数」は、行路合計×1.58で算出。
- ※ 「女性」は、現在指定している行路数のみで算出(多くの区で全体運用となっている)

上記の要員一覧表を見ていただければ分かるように、女性乗務員が担当している行路数合計は25であり、要員数は39.5人となっていますが、現在員は34名の配置に止まっています。乗務員運用は池袋運輸区全体で行われていますが、ここで示される行路数から女性乗務員の静養休暇の予備率を算出すると、「 $26日 \div \{365日 - (114日 + 26日)\} = 0.115$ 」となります。その結果、「静養休暇の予備要員」として4.5人の配置が必要となることとなります。職場の中で、「静養休暇」を取得できる予備要員が配置されているとは言い難く、女性乗務員が気兼ねなく「静養休暇」を取得できる職場環境を整えていく上で早急に必要要員の配置が求められています。

ゆとりある
食事がしたい!



出勤するときは、一日の「食事」が心配になります。駅のコンビニで済ますこともあります。確実に食事を取るために乗務カバンと共に弁当を2つも3つも持ちながら乗務することもあります。列車遅延などがあれば「食事のタイミング」の心配もしなければなりませんね。お腹がすいてくれば、判断力が鈍って「列車の安全な運行」に支障するのではないのでしょうか? 大切なお客様の命を預かっている乗務員がからこそ、食事をゆとり取れる「ゆとりある勤務」であって欲しいものです。

私達はゆとりある食事時間の確保に向けて以下の点が確保されることを要求します。

1. 稠密線区・一般線区にかかわらず、朝食40分、昼食・夕食50分以上を、実質確保すること。
2. 限られた時間に食事が取れる食堂設備を設けること。

国労東日本乗務員勤務プロジェクト

勤務プロジェクトニュース

№03

国労東日本
乗務員勤務プロジェクト
事務局会議

首都圏における「ホームトイレ」の設置は早急に改善が必要！

首都圏の28線区(緩行・急行線が併走する区間は、別線としてカウントする)について、ホーム上に「トイレ設備」が設置されているかどうか調査した結果は、下記の一覧表の通りです。

ホーム上に設置されている「トイレ設備」を乗務員が使用できるのは、乗務員の乗り継ぎ詰所及びホーム事務室に設置されている場合が多く、旅客用のトイレ設備は旅客が優先のため使用しにくいのが実態です。

また、車両にトイレ設備が設置されている中距離電車の場合も、乗務室がある全車両に設置されているわけではなく、列車の編成や上り・下りの違いによって使用しにくい場合があります。

各線区のトイレ設備の設置状況は、下記の通りです

	線区名	区間	駅数	設置率(上下、片側も含む)
1	東海道線	東京駅～熱海駅	21	28.57%
2	伊東線	熱海駅～伊東駅	5	0.00%
3	横須賀線	東京駅～久里浜駅	17	29.41%
4	山手線	品川駅～田町駅	29	10.00%
5	京浜東北線	大宮駅～横浜駅	35	14.00%
6	根岸線	横浜駅～本郷台駅	11	27.00%
7	南武線	川崎駅～立川駅	25	44.00%(下り20%、上り28%)
8	鶴見線	鶴見駅～大川駅	13	7.69%
9	横浜線	東神奈川駅～八王子	20	30.00%
10	相模線	茅ヶ崎駅～橋本駅	18	11.10%
11	中央急行線	東京駅～高尾駅	24	29.16%
12	中央緩行線	御茶ノ水駅～三鷹駅	18	11.11%
13	青梅線	立川駅～奥多摩駅	25	12.00%
14	五日市線	拝島駅～武蔵五日市駅	7	28.57%
15	武蔵野線	府中本町駅～南船橋駅	26	15.38%
16	総武快速線	東京駅～成田空港駅	24	8.30%
17	総武緩行線	御茶ノ水駅～千葉駅	22	18.18%
18	京葉線	東京駅～千葉みなと	16	25.00%
19	内房線	蘇我駅～君津駅	10	10.00%
20	外房線	千葉駅～茂原駅	11	0.00%
21	東金線	大網駅～成東駅	4	0.00%
22	東北線	上野駅～小山駅	18	0.30%
23	高崎線	大宮駅～籠原駅	11	9.00%
24	埼京線	大崎駅～川越駅	23	30.40%
25	常磐線	上野駅～土浦駅	16	18.75%
26	常磐緩行線	綾瀬駅～取手駅	14	21.40%
27	成田線	我孫子駅～成田駅	10	30.00%

● 中央快速線のホームトイレ設置状況（東京→高尾間）

※○印は、ホーム上にトイレ設備あり。●印は、上下線のうち片方にトイレ設備あり。

東京駅	神田駅	御茶ノ水駅	四ツ谷駅	新宿駅	中野駅	高円寺駅	阿佐ヶ谷駅	荻窪駅	西荻窪駅	吉祥寺駅	三鷹駅	武蔵境駅	東小金井	武蔵小金井駅	国分寺駅	西国分寺駅	国立駅	立川駅	日野駅	豊田駅	八王子	西八王子	高尾駅	
○											○			○				○		●	○			○

車両に設置されているトイレは、客室内にあるため遠慮することが多く使用しにくいのが実態です。例えば、中央快速線の場合は、東京駅～高尾駅までの24駅の中で、下りは5箇所、上りの場合は国分寺駅を含めて7駅、しかも乗務員の乗り継ぎ詰所しかなく、東京駅を発車すると三鷹駅までトイレ設備は設置されていないのが実情です。

特に輸送障害などが発生した場合には、乗務員にとっては深刻な問題となっており、早急に検討して改善が求められています。



突然襲ってくる「腹痛」に悩まされたことはありませんか？

脂汗を流しながらハンドルを握ったことはありませんか？

突然の生理現象に、気兼ねなくトイレに行きたいですね。私達はそんな悩みを解消するために、以下のことが確保されることを要求します。

1. 余裕を持ってトイレに行ける行路を作成すること。
2. 折り返し時間は最低15分以上確保し、ホームに専用トイレを設置すること。

国労東日本乗務員勤務プロジェクト