

乗務員の働き方改善 交渉開催!

国労東日本本部乗務員勤務プロジェクトは、この間実施された乗務員の勤務制度や手当の見直しや輸送障害について、8項目37要求での団体交渉を2月6日・3月21日に開催してきました。(詳細は業務連絡報 No.1770 を参照してください)

乗務員勤務制度に関する改善要求について

【勤務制度の見直しを求める】

- 【国労】 早目出場3分を復活すること。実態はお客さま案内やホームの安全監視ならび欠乗防止の観点から3分前には乗務位置に出場している。
- 【会社】 早目出場の精神は変わっていない。列車到着前までに出場してほしい。
- 【国労】 食事のための乗務の中断は、着発で朝40分・昼60分・夜60分取れるように行路設定すること。乗務交代してその場で食事をとる乗務員はいない。区所や詰所との間の徒歩時間を考慮すること。
- 【会社】 朝食時間は5分伸ばしてきた。現行制度で妥当であるが引き続き改善していきたい。
- 【国労】 実枕時間は運転士6時間・車掌5時間を確保した行路設定をすること。リネン・入浴・身だしなみもあり、付加時間もなくなり早く起床しているのが実態である。「実枕時間が運転士6時間・車掌5時間とれる行路」を作成して乗務員からの意見を聞くことを求める。
- 【会社】 現行制度で妥当であるが引き続き改善していきたい。

【賃金・手当について】

- 【国労】 休日出勤では乗務員手当(キ口額・時間額)を支給すること。また年末年始手当は休日出勤でも支給すること。
- 【会社】 手当についての考え方は多様となるため、業務ではなく勤務に合った手当としてきた。事務作業も煩雑となるので現行制度で妥当である。
- 【国労】 年末年始手当は、2004年(平成16年)の手当改正で祝日勤務手当が廃止になった後に追加改正で、12月30日~1月3日に勤務した場合に支給されるように変更になった経緯がある。併給で事務作業が煩雑となるというならば、休日出勤の割増率を135/100から150/100するのも方法ではないか。
- 【会社】 そのような方法もあるが、現行制度で妥当である。

【設備について】

- 【国労】 板橋・秋葉原・横浜国大の寢室がLGBTに対応した個室型寢室になっており、今後新設される寢室は個室型寢室となるが、既存の寢室についても騒音対策の強化や改修を求める。
- 【会社】 予算や優先順位もあるが、引き続き改修していく。

乗務員勤務制度に関する改善要求について

【駅業務について】

- 【国労】 この間 40 条予備での駅業務については、労基署からも「40 条予備での駅業務はふさわしくない」との見解がある。本社からも「40 条予備は待機が基本である」との回答があった。「予備の月」のアルファベット予備は待機を確認することを求める。
- 【会社】 40 条予備は待機が基本であるが、統括センターでの駅業務を指定することもある。
- 【国労】 「交番の月」での駅業務指定は否定していない。「予備の月」での駅業務指定は回数制限することを求めている。
- 【会社】 回数制限を設けることはできない。

ワンマン運転について

- 【国労】 今後中編成ワンマン運転が拡大していくが、ホームの安全確保が重要である。ホームの照明やカメラの視認性の向上など、運転士に不安が残ることがないようにすること。
- 【会社】 安全確保がワンマン運転の大前提である。運転士に不安がないよう教育・訓練していく。

膨らみカーブITVについて

- 【国労】 武蔵野線吉川駅ではお客さまが転落してお亡くなりになる痛ましい事故が発生している。車掌が乗務していても「膨らみカーブでの死角」が首都圏でも多数存在している。JR 東日本研究開発センター安全研究所での「画像認識による旅客接近検知装置」について見ました。お客さま転落・接触事故の防止対策に有効であるので強化すること。
- 【会社】 世の中の技術は進んでおり、AIを用いた画像認識など新たな技術を積極的に取り入れて、安全性を高めていきたい。

駅間停車でのお客さま救済について

※1月18日に開催した申第2号「連続して発生している電気関係事故等の原因究明と『安全安定輸送の確立を求める』」申し入れ団体交渉の中で議論しました。
(業務連絡報 No.1755・2024年1月25日付を参照してください。)



乗務員の労働条件改善で 働きやすい職場を!