

## 〔「ダイヤ改正及び乗務員行路・交番」に関する 申し入れ〕について業務委員会を開催！

2月10日、15:00より支社会議室において「申」第35号「ダイヤ改正及び乗務員行路・交番」に関する申し入れ（2015年1月30日申入）、「申」第15号「大阪第一運輸所、大阪第二運輸所における職場諸要求」に関する申し入れ（2014年10月7日申入）に関して関西支社と業務委員会を開催しました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員・浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、畑運輸課課長代理、山本車両課課長代理、秋定人事課係長でした。

「申」第15号「大阪第一運輸所、大阪第二運輸所における職場諸要求」に関する申し入れの会社回答と議論内容については「業務ニュースNo.266」で報告します。

### 《 「ダイヤ改正及び乗務員行路・交番」に関する申し入れ（2015年1月30日申入） に対する会社回答 》

#### I. 行路・交番作成に関する基本要件について

##### 《 運転士・車掌共通 》

1. 285km/h営業運転開始に伴い一日基準労働時間の現行7時間を6時間45分に短縮すること。

【回答】支社権限外事項である。

2. 食事時間帯の労働外時間（食事・トイレ）として45分を確保すること。

【回答】現行どうりとする。行路は列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に、労働時間や、列車種別・出先地など多くの要素を踏まえて作成している。

3. 制服更衣に伴う時間を労働時間として扱い、更衣毎に各10分を加算すること。

【回答】支社権限外事項である。

4. 専任社員の労働条件を改善すること。

①専任社員限定行路を設定すること。

【回答】支社権限外事項である。

②年間休日を48日を加算し168日にすること。

【回答】支社権限外事項である。

5. 日勤行路の出勤は、9:00以降、退出は18:00までで設定すること。

【回答】I-2（の回答）のとおり。

6. トンボ行路の拘束時間を10時間以内にする。

【回答】I-2（の回答）のとおり。

7. 予備月での「トンボ・一往復半・トンボ」の勤務指定は行わないこと。また、予備者の勤務指定は乗務割り交番作成基準に基づき指定すること。

【回答】現行どうりとする。予備勤務者についてはその性質から乗務割交番どうりにはならない。

8. 予備月者も乗り組み者と同じように前月の10日に休日を発表すること。

【回答】予備勤務者については、その性質から休日予定日を公表する考えはない。

9. 品川駅泊の起床後の点呼箇所までの徒歩時分を労働時間とすること。

【回答】現行どうりとする。

10. 訓練に伴う待ち時間を労働時間とすること。

【回答】支社権限外事項である。

## II. 行路・交番の改善点について

### 《 運転士 》

1. 大一両での長時間に及ぶ労働外時間を短縮すること。

【回答】I-2（の回答）のとおり。

- ・臨時列車設定時は直近の臨時列車便乗を指定し拘束時間を短縮すること。

【回答】I-2（の回答）のとおり。

2. AB廻しは12分以上時間を確保すること。

【回答】AB回しの折返し時分は、編成長などにより適切に設定している。

### 《 車掌 》

1. 車掌日勤行路の東京での段落ち時間を2時間以内とすること。

特に大二輪の車掌行路、3602、3702、3802行路での247Aウヤの場合は東京での段落ち時間を2時間以内に設定すること。

【回答】I-2（の回答）のとおり。

2. 大一輪の車掌行路、3117行路（東京泊）、3217行路（三島泊）、3317行路（新横浜泊）のクルーの分割行路を止めること。

【回答】I-2（の回答）のとおり。

3. 新大阪～名古屋「こだま」の車掌乗務は3人乗務とすること。

【回答】3、4、5項を一括して回答する。現行どうりとする。

4. 車掌準備時間を、発前・着後とも加算し、退出点呼は退出時刻の10分前とすること。

5. 三島の着発から点呼箇所までの徒歩時間を現行29分から40分に増やすこと。

## III. その他の要求について

1. 大一輪・運転士4組・13日周りを設定した根拠と具体的運用方法を明らかにすること。

【回答】行路数、要員など、多くの要素をふまえ、就業規則、乗務割交番作成規程等に基づき作成している。運用方法は他の行路、交番と同様である。

2. 大一輪、大二輪の交番周期の回し方に関しての会社の考え方を明らかにすること。

【回答】乗務割交番作成規程に基づき作成している。

3. 秋のダイヤ改正は実施するのか明らかにすること。実施を予定しているのであれば具体的に特徴を明らかにすること。

【回答】明らかにする考えはない。ダイヤ改正があれば必要な時期に公表する。

### 《 若干の議論 》

#### 《 運転士・車掌共通 》 1項について

## 285km/運転は労働強化である！

組合：労働時間短縮の要求は、285km/運転は旅客にとっては利便性がよくなっているということだが、乗務員にとっては労働密度の強化になっている。以前の230km/hから270km/h運転になったときに労働時間が7時間15分から7時間になったときの同様の考え方として6時間45分としての時間短縮を要求している。

会社：支社権限外事項である。意見を申し上げることはない。

組合：労働密度の強化という認識はないのか。

会社：そういう認識はない。

2項について

組合：毎年の要求であるが労働外時間の45分を確保する要求を上げてる。今回の行路を見ると労外24分しかない行路がある。その24分の中で生理現象、食事などを済ますのは困難である。

会社：個々の行路を見ると労外24分もある。整理現象や食事はその付近のお休みにうまく分けて頂きたい。生理現象を優先するなら比較的簡単な食事を考えて頂きたい。

組合：乗務員はどっちを取るとかの対応は出来ない。

会社：行路全体を見たら十分な休憩時間が確保されていると会社は認識してる。

組合：三食をしっかりと取る時間を確保されるべきだ。

会社：三食をしっかりと取って頂いても十分な時間が確保されてるという認識である。

組合：際限なく時間を付けろと言ってるのではない。次の作業のための準備する時間として十分な時間が必要だという要求である。

4項について

### 給与、体力に応じた専任社員専用行路を設定すべき！

組合：専任社員専門の行路の設定は考えないのか。

会社：支社権限外事項である。

組合：168日の理解はしているか。現状の年間休日120日に1ヶ月4日(年間48日)の休日を付与されたいという主旨である。専任社員の体力と給与を見た場合の条件にあった休日である。

会社：ご意見は伺っておく。

5項について

組合：遠距離通勤者のための要求である。9時に近づけるような交番にされたい。

6項について

組合：トンボ行路の要求であるが、以前から泊まり行路の24時間の要求も言ってる。

7項について

組合：休みを挟んで一日休みでもこういう勤務はすべきでない。

会社：予備勤務者については乗務割交番どうりにはならない。現場の交番はきつい勤務にならないように努力してる。一部こういう勤務に結果的になってしまう。

組合：回答にあった「その性質から」の意味は何か。

会社：予備というのは元々あらかじめ定められた交番に則って勤務を指定していくものではない性質。勤務の内容が流動的、波動的な部分を加味した上で勤務確定していく性質。

組合：発表は5日前になっているが、前月の25日の時点で分かっているはずだ。

会社：確定も予定もしていない。公表してから変わってしまうと皆さんにご迷惑をかける。

組合：予備勤務者の在宅休養時間は配慮すると会社は言ってるが、現行の予備の勤務は配

慮してるのか。トンボー丁半トンボがやられてる。

会社：もちろん。100%お約束しているものではない。配慮していく中で一部そういうものが出来てくる可能性があって起きている。配慮してないことはない。

組合：交番作成者の努力が見えない。

8項について

組合：休み周りだけでも明らかにされたい。旅行は計画出来ない。

会社：予備勤務者の性質がある。

組合：休みだけでも出せるはず。努力するべき。

9項について

## **乗泊から点呼箇所までの移動時間は労働時間とするべき！**

組合：点呼箇所まで遠いので乗務員は早めに起きて対応している。遠いという認識はあるのか。

会社：私の認識では遠いという認識はない。認識は人の主観によるのもの。会社として遠い近いという認識はない。

組合：他の宿泊所と比べたら距離がある。ゆっくり歩けば10分はかかる。移動の間にはセキュリティのカギや柵の鎖状や扉が沢山ある。特殊な泊地の移動時間はもっと必要である。徒歩時間を労働時間とするべきである。

会社：現行の徒歩時分は多くの負担を強いるような長時間の移動という認識はしていない。

組合：現行、起床時間は点呼の20分前である。移動するのに10分かかると残りが10分。5分前に点呼を受けるから着替えは5分しかない。

会社：移動に10分かかればそう余裕はない。

組合：だからみんな早く起きて対応している。特に女性が増えてるが女性特有の準備時間としても必要である。

会社：ご意見は伺っておく。

10項について

組合：訓練の待ち時間がたくさんある。1時間の訓練のために2時間待ってる現状である。

会社：支社権限外事項である。

II、1項について

## **窓もない乗務員待機室に4時間！これでは余計疲れる！**

組合：大一両に入る本数が少なくなってから段落ちの労外時間の長いものが多く発生している。乗務員待機室の窓もない部屋に4時間も居る時がある。苦痛である。短縮する努力はしているのか。

会社：行路、交番の作成はいろんな要素を加味して作成している。特に問題になってるとい認識はない。

組合：では苦痛にならない乗務員待機室にするべきだ。乗務員は待機室の範囲にいないといけないのか。

会社：常に待機室にいななければならないというわけではない。

組合：9階の休憩室も長時間の労外時には使用を認めること。

会社：必要なスペースは確保されてるとい認識である。

組合：部屋にあるイス型のベンチには横になっても差し支えない。

会社：制服姿で使うには座って使用して頂きたい。

組合：お客様もいないのに差し支えないはず。疲れていて長時間になるから横になりたい。

会社：会社の中にいるので、何でも許されるとはならない。

組合：モラルの範囲でいいということ。周りの人に迷惑かけないように使用する。

会社：社内の乗務員にはいないということを知りたい。

2項について

## **日比津に入るAB廻し10分は厳しい！**

組合：日比津に入る10分は厳しい。女性は特に重たい荷物を持つての移動が大変である。

組合：「編成長などにより」という回答だが基準はあるのか。

会社：16両に変わらない。現行十分な時間が確保されてるという認識である。

組合：毎回同じ申し入れで毎回同じ回答である。会社として改善の努力してるのか。

会社：何か不都合があれば改善が必要であるが不都合がない。

組合：時間がない中、ホームの移動の際に旅客から聞かれる案内は断っても差し支えないのか。

会社：ない。

組合：ホーム歩行の際、多客時に黄色い線の上を歩くことももあるが仕方がないことであるが、考えは。

会社：歩かざるを得ない場合はあるかもしれない。

組合：歩いてはいけないということではないのか。

会社：おとがめとかがあるわけではない。

組合：時間が足りているか女性乗務員に聞いてみるべき。

車掌1項について

組合：便乗時は2時間ぐらいで返すことは出来ないのか。

会社：段落ちで時間が出来てしまうことがある。

組合：拘束時間がこの設定になってるから、便乗時でも同じような拘束時間にしないといけないのか。

会社：それはない。

組合：では柔軟に対応するべき。臨行路は2時間ぐらいの早めに設定している。

会社：全体のバランスを見て設定している。

2項について

組合：異常時を考えたら同行動が望ましい。

会社：多くの要素をふまえて作成しているという回答になる。その要素の中に異常時も含まれる。東京、新横浜、三島に分割することでより効率的に出来るという考え。

組合：基本は同一クルーである。車掌は常に3人のクルーで乗務しているが、乗務が不慣れであったり予備で乗務したり一人で乗務することになれていない車掌が慣れていない場所に行くことの危険性をはらんでいることを認識するべき。

会社：一人になっても運転士は一人である。

組合：運転士は常に一人。車掌は常に三人。

会社：危険性がある事の認識はない。

3項について

組合：新大阪、名古屋間のこだまの2人乗務はやめるべきである。

会社：2人乗務で問題はない。2人が適切である。

組合：上りのこだまは車掌長が1人で指定席、グリーン車、遺失物など1人でやっていて大変苦勞しているがその認識はあるのか。

## **こだまの2人乗務「大変苦勞してるという認識はない」！**

会社：大変苦勞しているという認識はない。本当に多忙な事象が発生して本来の事が出来ないときは乗務報告書に書けばいい。

組合：多くの車掌長の意見は、大変だから乗務したくないという意見である。

組合：今後、他の区間の2人乗務とかのぞみの2人乗務とかの会社の考えはあるのか。

会社：今、回答できることはない。

組合：もし検討してるのならやめて頂きたい。従前の歯止めとして言っておく。

4項について

組合：車掌のクルーが3人の点呼で同じ事を3人が報告してる。その影響で点呼が時間内に終わらない。

会社：時間が出たら超過勤務になる。

組合：乗務員勤務制度が変わってからこの時間設定は変わってないのか。

会社：変えてない。

組合：見直さないのか。

会社：現行、大きな問題がない。

組合：車掌で言えば、所持品が増えたり準備する資料も増えた。1人の作業が増える。時間設定が変わってない中で作業が増えるのは負担がかかっている。

会社：携帯品の数は増えているが、現行の時間の中で吸収できるものである。

組合：業務で発生した事柄と記入するものがいくつかある。それは超過勤務として取り扱っていくのか。

会社：あくまでも管理者の業務指示に基づくものである。管理者に確認されたい。

組合：管理者に確認して、業務指示だと言ったら超勤であるということ。業務指示でなければ超勤ではないし従わなくてもいいと。ノーワーク、ノーペイの考えで良いか。

会社：働きがなければ給与がないと。

5項について

組合：この29分は着発からの時間か。

会社：調査したが29分という数字がどこにもなかった。どこの箇所かは具体的に分からないが、現状、点呼時間までの時間が足りないという問題はない。

その他、1項について

組合：13日周りの根拠は何か。

会社：いろんな要素を考慮してつくられた。

組合：4組をつくった根拠は何か。

会社：要員などを総合的に検討した結果である。最適なのがこの組である。

組合：5日出勤があるが、予備月でも5日出勤があり得るのか。現行は4日しかない。

## **会社曰く「予備回りでも5日勤務の可能性はあり得る」!**

会社：可能性で言えばあり得る。

組合：休日は連続して入るのか。予備月に5日勤務が入ったときにも次の休みは連続して入れるのか。

会社：極力配慮はあるだろう。予備月に関しては申し入れの先ほどの回答どおりでそのとおりにもならない。

会社：現行でも5勤務1休みはゼロでもないのではないか。

組合：あるのか。

会社：積極的にしたいということではない。交番にないから絶対にないのかという質問では回答としては、可能性としてもこれからもあるということになる。

組合：運用の仕方には制限を付けるべきだ。

会社：労働時間の定めはあるが5勤務1休みを禁じるものはない。

組合：勤務が連続する場合は、勤務終了から勤務開始までは前勤務の労働時間にほぼ等しい時間、休みを一日挟む場合は40時間以上、二日を挟む場合は64時間以上確保するという歯止めはある。

会社：5日勤1休みはない。何も抵触しないので可能性としてはある。

組合：次のダイヤ改で東京にはあるのか。

会社：ない。

組合：何で大阪第一だけにあるのかハッキリしない。交番に入れなくても枠外でも回せるのではないのか。

会社：多くの要因をふまえた上で作成されてる。一部分だけ見ても変更は出来ない。

組合：4組はB限定だけで回すのか。

会社：結果的に可能性はある。入らないB限定もいるかもしれない。

組合：希望としたら年配者を入れないようにされたい。

2項について

組合：大一運と大二運の7ヶ月、8ヶ月周りの違いは把握してるはず。今回のダイヤ改で変わるのか。

会社：現行のままだと特段変わらないと思われる。

3項について

組合：ダイヤ改正があるならプレス発表よりも先に労働組合に説明されたい。組合軽視の姿勢が見られる。

会社：組合には協約に基づいてお伝えしている。プレスの内容と業務委員会の内容とは同じではない。

組合：労働条件が変わる内容はしっかり伝えるべき。

以上