

# 交渉のポイント

NO. 3

2018年6月20日

JR 東労組本部/業務部

## 概要 申27号「乗務員勤務制度の見直しについて」に関する説明申し入れ 第3回交渉

2018年6月5日、本部は申27号「乗務員勤務制度見直しについて」に関する説明申し入れ第3回団体交渉を行いました。

第3回交渉では、全38項のうち29項から38項まで議論をしました。会社は、「多様な働き方」のために「お互い様の精神」が必要だとしています。また、拘束時間の延長をしても、これまでの制度を踏襲し、労働時間が7時間10分を超えるわけではなく安全上も問題はないとしています。行先手当の廃止や深夜早朝勤務手当を新たに支給する考えや、手当が下がるような改正を考えているわけではないとの現行の考えが示されていますが、詳細については明らかになってはいません。

本部は職場の声を基に、説明申し入れその2を申し入れ、団体交渉に向けて、しっかりと議論していきます。

### ■主な議論は以下のとおりです。

- 第29項 稠密線区の拘束時間限度時間について1日当たり1時間を延長する目的及び、長時間乗務等の課題についての認識を明らかにすること。また、実施による要員効果を明らかにすること。  
 第30項 現行制度のまま一般線区において1日当たり労働時間数との乖離を縮小する行路作成内容について明らかにすること。

《組合》	《会社》
<input type="checkbox"/> 拘束時間が延びることは世の中の流れから逆行しているのではないかと思うが、全体を見ると、乗務員の超勤実績は低く、法内で整理している部分もあるので大幅にあげるものではないという認識でよいか。	■  そうだ。
<input type="checkbox"/> 要員効果の目標を現状は持っているわけではない、実際運用してみないとわからないということだよいか。	■  そうだ。
<input type="checkbox"/> 改めて長時間乗務について、拘束時間を延ばすことによって増えてくると思っていると思うがどうか。	■ 拘束時間が1時間延びるので、乗務する時間も延びる。したがって現在よりも乗務時間が増えてくる。行路作成においては稠密線区の連続乗務、一般線区の継続乗務については現行のまま、また行き先の時間の扱いは、現在の制度のまま踏襲する。1日あたりの労働時間は超えるわけではなく、極端に増えることはない。
<input type="checkbox"/> 拘束時間と労働時間の問題意識で、現行の乗務員の拘束時間数を会社として把握していれば教えてほしい。	■ 稠密線区は一日当たり、平均は9時間。
<input type="checkbox"/> 労働時間はどのくらいか。	■ 労働時間Aでみれば稠密線区で6時間30分位。
<input type="checkbox"/> 残り40分がBとわかった。30年の歴史の中で時短を進めてきたが、拘束時間と労働時間の差ができるのは乗務員勤務の特徴だ。労A・Bと拘束時間の差はどのくらいあるか。	■ 労働時間A、Bは7時間10分だが、拘束時間は稠密線区で9時間ぐらいなので、差は1時間50分ぐらいになる。

<p>□ 日単位でも年間ベースでも労働時間にカウントされない拘束時間が多いと思うが会社としてはどう思うか。</p>	<p>■ 行き先時間をどんどんつめて、ノーペイを潰すことになる。乗ったらすぐ乗る、降りたらすぐ乗るということになる。</p>
<p>□ 効率的にはそうだが、人間的な視点でゆとりを持つということは議論でも一致している。ゆとりが無くなればまさに安全に直結することだ。心身ともに休めなければ、効率性を求めることは否定も肯定もしていないが、極めて安全上に問題が出てくると思うが、どうか。</p>	<p>■ 乖離のところはあるが、睡眠時間は労働時間内ではない。泊まり行路になれば、ある程度乖離は必ずでる。行路作成については1連続・1継続の限度を守っていく。その後の行き先の時間もとっている。考えながらつくっているところはある。安全上配慮はしている。</p>
<p>□ 提案内容では泊行路が 22 時間まで可能となる。現に乗務中に寝てしまい、SNS などで撮られるなど発生している。寝てしまった乗務員だけが悪いのではなく疲れが蓄積されていくわけだから、しっかり心身を休める環境の確保が課題だと思う。どのように認識しているのか。一時期、乗務中の映像が流れて乗務を降ろしたなどの事象があった。本人だけの問題だけではない。</p>	<p>■ 睡眠に関しては、過去からすれば寝室の個室化や空調が個別にできるようにしている。出来る限り休息が今以上に取れるようなことを考えている。会社としても考えている。</p>
<p>□ 女性が増えてきて、睡眠に入る前の化粧落としやお風呂の混雑等で順番を待たなければいけない。朝も早く起きて仕度している。ある程度の睡眠時間を取らないとバランスが取れないのではないのか。安全を第一に考えなければいけない制度ではないか。効率性だけを求めて拘束時間を延ばしていくのは現状どう考えているのか疑問だ。</p>	<p>■ 短時間の行路をつくるうえで、現在一つの行路に入っているところを他の行路にまぶしていく。そのためには拘束時間の延長が必要。「効率性」と「多様な働き方」の2つの目的を持っている。一概に効率化を目的として拘束時間を延ばしているわけではない。</p>
<p>□ 1日当たりの最低乗務時間について運転士は4時間、車掌の場合は4時間30分と考え方が示されているので、短時間行路が出来れば足りない時間を所定行路に張り付けることなのか。</p>	<p>■ お互い様という言葉を使わせてもらっているが、「多様な働き方」をおこなうため、乗務が増えるようなことはあるが、お互い様で、みんなで作っていく考えだ。</p>
<p>□ 安全上考えた時に、短時間行路によって乗らない時間が出来てくるが要員を張り付けられない考えなのか。</p>	<p>■ 要員は張り付けている。短い行路だから張り付けていないわけではない。</p>
<p>□ 他のところに割り振っているわけではないのか。いわゆるその分は人の配置をしていくことはないのか。</p>	<p>■ 効率性を目的の一つとして拘束時間を延ばすとすれば、労Bを減らして乗務時間に変えていくが、人を増やしてしまえば7時間10分乗れなくなるので元に戻ってしまう。</p>
<p>□  なんとでも7時間10分に合わせるために、時短行路はつくるが乗らない部分は他に張り付けなければならないという考えなのか。</p>	<p>■ 1日当たり労働時間数を7時間10分で変えないまま、今までカウントしていた労Bを実乗務に回して、乗務できるようにしたい。今回の見直しは効率性と結果として多様な働き方の実現につながってくる。在宅時間や乗務時間の見直しなど、拘束時間の延長だけでなくそもそも1日の労働時間は変えないということと、拘束時間以外の所も見直しをかけている。総体でみていただきたい。シンプルな言い方をすれば、1時間増えるということだから、ケースバイケースできつくなる行路と緩くなる行路が出来る。他の提案内容でいうと休憩時間が増えるということも出てくる。他の所の見直しもセットで提案している。</p>
<p>□ ある区の計算したのものがある。労働時間ABを足して年間で1800時間だが、もう一方では拘束時間が2300時間で差が500時間ある。会社の計算上でいえば、労働時間が変わらないということだが、拘束時間が増えると疲労度が増す。あちこち</p>	<p>■ 拘束時間は延びるが、労働時間は変えないということ。行路の作成においても規程をほぼ変えることなく、他の制約は保証してつくっていく。一般線区と比較してはいけないが、一般線区は拘束時間の制約の無いままつくっているため、1日あた</p>

で寝てしまう人が出てしまうなど、バランスをどうしていくのか、出来上がってから結果的にそうなってしまったのではなくて、安全を第一に考えた行路基準を組み立てるべきだ。疲労度を解消するために、さまざまな方法として提案されている乗務労働をやってきて、拘束時間と労働時間に問題意識の焦点があるが現段階ではどうか。	り1時間延ばしていただくが労働時間は変えないで作成していきたい。
<input type="checkbox"/> 拘束時間は延ばすが制約は変えない。疲労度については解消に向けていくので、疲労度も解消できるということか。	■ 抑制というか、現段階の疲労度と大きく変わらず安全を担保したうえで進めていきたい。
<input type="checkbox"/> 大きく変わらない。抑制していく考えとして現段階認識していく。さきほど睡眠に関して環境を整えていくということだが現段階教えてほしい。	■ ベッドを改良していきたいと考えている。
<input type="checkbox"/> 具体的には。	■ 高機能なマットレスなど先行している所を見ながら必要なところを踏襲していく。
<input type="checkbox"/> 拘束時間の拡大で枠数は減っていくイメージはあるか。	■ ある程度の効率化はでてくるが、いくつというのはすべての区所がつくってみたいとわからない。
<input type="checkbox"/> 朝夕と日中帯の列車本数の差が大きいほど枠数は減るのか。	■ 逆に大きいほど減らない。朝昼夕の行路の差が少ない方が無くなる率が高いのではないか。
<input type="checkbox"/> 地方において今後のワンマンや車掌の中で今の乖離を縮小する行路を作成した場合、地方の車掌の労働時間を確保できるか、認識を教えてください。	■ ワンマンで朝夕多い所はツーマンとあるが、効率は悪くなる。運転士に対しては車両の運用を見直して回送列車を減らすなど勉強して、効率の良い乗務を目指したい。
<input type="checkbox"/> 昼間帯ワンマン化したとして、朝夕は残る。車掌はどのようなものをイメージしているか、どのような行路を作ろうとしているのか。	■ 時間にもよるが、夜と朝だったら泊まりの行路。短い行路があれば、当務主務が乗る場合もある。
<input type="checkbox"/> 実際、基本的なつくりかたとして泊行路で作っていくということと時短で吸収していくということか。	■ 日勤行路もある。
<input type="checkbox"/> 日勤行路の場合にはどのようにつくるのか。	■ 今と同じ。今回も現在の行路で出来る限りやっていくので、行路づくりは今と変わらない。逆に効率的に乗務出来ればいいと思っている。
<input type="checkbox"/> 行路の作り方が、お客さまの利用状況、接続など考え方を考えて行路優先の考えはないか。	■ 無い。車両運用を変えて回送を変えてということはあるが、列車そのものはお客さまの利用に合わせてつくられている。
第31項 短時間行路を乗務割交番から遊離することでの想定課題を明らかにすること。 第34項 育児・介護勤務適用者の行路の労働時間Bをその他時間とすることにおけるメリット並びにデメリットを明らかにすること。また、出勤予備等が乗務した場合についても同様の取り扱いとする根拠を明らかにすること。	
《組合》	《会社》
<input type="checkbox"/> 稠密線区は7時間10分で余った時間でつくっていくということでしょうか。	■ よい。
<input type="checkbox"/> 首都圏の一般線区は稠密線区と同じ。地方の一般線区はラッシュに合わせてつくっていくということでしょうか。	■ 地方線区でも自然に発生するものはある。できるものは作っていきたく思っている。それでも出来ない場合、行路を分割していきたい。稠密線区でも出来なければ分割してつくっていく。
<input type="checkbox"/> 新幹線の運転士は入出区の列車と車掌は乗継箇所を増やすことで対応することでしょうか。	■ 勉強していきたい。
<input type="checkbox"/> 短時間行路が勤務操配等の課題は残っているということや、システム等の検討も現段階あるという議論経過である。	■ その課題はある。
<input type="checkbox"/> 想定課題はあるが、34項にあるとおり労Bをその他時間におけるメリットや出勤予備等で乗務員	■ 前段で育児介護の適用者の行路で現段階は労Bをその他時間に変えた。出勤予備の場合、朝出勤を

<p>の随時乗務する課題とするとあるが、待機でも変わらないという認識だが、メリットとなるのか。</p>	<p>早くして3時間乗って帰るということではなく、7時間10分いてもらう。その他時間なので業務の指示があれば、指示に従って不時の場合、乗務してもらう場合もある。</p>
<p><input type="checkbox"/> 待機と変わらないのか。</p>	<p>■ 待機もあるし、待機をしているときに仕事をやってもらう。不足の事態が発生すれば優先的に乗務してもらう。</p>
<p><input type="checkbox"/></p> <p>短時間行路に乗った場合は、予備勤務でその後は乗らない場合も待機になるが、違いはあるのか。</p>	<p>■ 待機は同じだが、1つの行路として短時間とその他時間で7時間10分、行路単位で指定しているからその他時間になるが、仕事があれば指示による業務はある。その他時間で待機の指示もあるということで理解した方がよい。育介の短時間行路が予備に充当された場合で労Bの中に配置はない。その時間を含めた時間で乗ってもらう。実労働の時間はそのままになる。残りはその他時間であり、取扱いは育介Aの人と変わりはない。手伝いや待機、My Project・委員会、すぐに乗らなければいけないこともある。枠組の中で待機はある。</p>
<p><input type="checkbox"/></p> <p>改めてメリットとなるとどうなのか。予備と変わらないのではないのか。</p>	<p>■ 労Bとなると、乗務の途中に労Bをポツリポツリと配置するように、ルール上になっている。残り6時間に達するまでの時間、まとめて計上すれば、乗務が終わったら、場合によっては帰ることができる。もちろん賃金も減額されるが、社員の都合に合わせてフレキシブルに乗務時間が3時間だとしたら縮小できる。労Bだったらこれができない。</p>
<p><input type="checkbox"/> 本人の希望で早く帰れるのがメリット。他に課題はあるか。</p>	<p>■ 従来と違う考え方であるからデメリットというか、新しい制度なので良いことの方が多いと思う。</p>
<p><input type="checkbox"/> イメージを含めて分かりづらいので質問する。提案資料の図で11ページ、12ページにある短時間行路の運用方法のところ、7月が予備の人、6月25日に勤務発表がされ、X行路を指定された時のイメージで良いのか。</p>	<p>■ 予備の人がX行路を指定されればその扱いとなる。</p>
<p><input type="checkbox"/> アルファベット予備の待機で出勤してきた後に、短時間行路Xに穴が開いたときに乗ってくれと言われたときはどうなのか。</p>	<p>■ 勤務が開始された後であれば乗っていただく。所定の時間まで勤務していただき勤務終了となる。</p>
<p><input type="checkbox"/> X行路でいえば10時30分過ぎに本区に戻ってきてその他時間の時間か。</p>	<p>■ 行路としてはX行路に乗って乗務はする。</p>
<p><input type="checkbox"/></p> <p>あらかじめ出勤予備という勤務のままであれば、その後はその他時間にならないということ。臨時ではなくて。</p>	<p>■ 勤務時間の取り扱いは今までと同じ。勤務開始前に変更となったのか、勤務開始後に変更になったのかで変わってくる。出勤予備でアルファベット予備として待機していたところで、短時間行路に穴が出たときに短時間行路に乗務する。その後は出勤予備として指定されていた時間まで待機していただく。今までと変わらない。</p>
<p><input type="checkbox"/></p> <p>そうした場合、あくまで待機であってその他時間であるから別の行路に振られないということか。説明資料だけだとダブル行路に見えてしまう。</p>	<p>■ 今でも異常時に短い行路をつくって、複数の行路を一人の人に乘ってもらうケースはある。一旦、短時間行路として乗ってもらい、待機したあとにもう一回乗務してもらうことは異常時では今もある。</p>
<p><input type="checkbox"/> それは異常時。臨時列車の行路にその他時間で乗れるようになってしまいが、そういうことはしないのか。</p>	<p>■ 今までの出勤予備の使いかたは、穴が開いたらその行路に乗ってもらう。ある程度長い行路では乗ったらおしまいになる。今回は短時間なので3時間くらい、片道1時間だったり、残り7時間10</p>

	分になるまで4時間近くある。その間に異常時や急きょ臨時列車の手配が入る時もある。残り4時間の枠で乗務員手配がつかなくて、色々なパターンで7時間10分の枠で乗ってもらうこともあれば、待機になるところもあるということが回答だ。今までの感覚と同じ。
<input type="checkbox"/> 計画的なものではなくて突発的なものだということか。	■ あえて分類すればそうなる。
<input type="checkbox"/> いわゆる乗務員だけでいえば、時短行路に乗る人の点呼はどこで取るのか。乗務が終わった時点か、その他時間が終わってから点呼とるのか。	■ 12ページにかかっているとおり、その他時間の終わった後に整理時間を取っているのそこで取る。
<input type="checkbox"/> 車掌の業務の中では、出勤予備という形態はない。改札に行ってこいということで、車掌の短時間行路の場合、その他時間の中で行けと言われるのか、その他時間だから My Project とか自由にしているということなのか。	■ その区や線区お客様が多いかなど様々なことがあって、その時々指示があって改札で乗ってきてくれという時は改札なので乗務手当が払われるということ。
<input type="checkbox"/> 特に運転士の場合多車種、多線区の区所においては乗務制限をかけている。この発想のなかで、この回答だけを見ると育介はどこでも乗れるように体制を取っておくという考えも含まれているのか。	■ 乗務できる条件が整った列車ということ。稀に乗務する列車をその他時間があるからいつでも乗れるということではなく、考え方は今も変わらない。その他だからなんでも乗らせるのではなくて、その他時間の中で乗ることもできますよということで、これまでと変わらない。
<input type="checkbox"/> この制度に変えたときに仕組みを変えるということではなくて、全部乗せろということではないのか。これまでのやり方を踏襲していくということか。	■ 現在のやり方はそのまま。
<input type="checkbox"/> その他時間というのは、食事も含めてどおり次の乗務に備えた状態で変わらないということか。	■ 時間がちょうど食事に当たる時間であれば、現在と変わらない。
<input type="checkbox"/> 短時間勤務の人がその他時間で待機など業務を指示されるならいいが、待機の時に乗務を指示されて退勤時間を過ぎるようなこともあるのか。残り1時間のところで1山、2時間乗せることもあるのか。そういう場合もあるのか。	■ 乱れたときに短時間勤務の始終業時刻の中で行って戻れるならいいが、超えた時に他の人を借りるようなこともある。打診することはあるかもしれないが、戻りの時間が超えるならば家庭のこともよく聞いて無理にさせない。積極的に推奨するつもりもない。
<input type="checkbox"/> 稠密線区ではホームの詰め所での待機が多い。My Project や委員会をやるのではなく、詰め所で待機して異常時にダイヤ乱れを多くならないようにすることがいいのではないのか。	■ 区所の判断で、何かあったときに飛び出せる体制になっていけば、本区であろうと詰め所であろうと、判断して動けるようになっていけばいい。
<input type="checkbox"/> 現段階の決められているやり方でよいのか。	■ 他にやり方があるならば、その区所で描いてくれれば良い。
<input type="checkbox"/> 区所の中で仕事をしていくイメージで良いのか。	■ 区所の上長の判断でよい。
<input type="checkbox"/> 出張させられることはあるのか。	■ 出張だから駄目ということではない。必要であれば書類届け等に行ってもらうこともある。
<input type="checkbox"/> 出勤予備の重要性というのは今回の見直しで変わるのか。	■ 変わらない。
<b>第32項 稠密線区における行き先地の時間の一部延長において、時間帯を6時から10時への変更並びに、食事時間の拡大を5分とする根拠を明らかにすること。</b>	
<b>第33項 在宅休養時間の一部延長時間を各2時間とする根拠を明らかにすること。</b>	
《組合》	《会社》
<input type="checkbox"/> あらためて朝食時間を6時から10時へ変更した課題認識を教えてください。	■ 現行は7時～10時だが、稠密線区の列車本数は、7時から8時が多い。その時間に食事を摂るのは極めて難しい。効率的な行路を作成するには、ピーク時間に食事を摂る時間を確保するのは難し

	い。6 時台は列車本数が多くないことから変更させてもらった。
<input type="checkbox"/> 目一杯とれて 5 分なのか。	■ 効率性を求めていかなければいけないところもあるが拡大できればしていきたいこともある。鑑みて 5 分とした。
<input type="checkbox"/> 併せてこの間も議論あったが、食事時間の考え方で我々とするとは発着視もあるので、発から次列車の着までの時間をしっかり確保してほしい。会社の考え方を教えてほしい。	■ 時間の取り方がなかなか難しいところあって、一定の線引きをすると着・発のつくりを踏襲させてもらった。行路のつくりにあたっては現在と同じ考え方で、時間帯を変えて延ばすということなので、作り方を変えることはない。時間を確保していきたい。
<input type="checkbox"/> 着発だと 3 分前出場が目送 2 分で、足すと 5 分になるが、変わるのか。	■ 今までと変わらないので 5 分を足したということ。今よりは 5 分は延びるという考えを持っていただきたい。
<input type="checkbox"/> 30 分という時間の中で若い人は朝食を食べない。理由など聞いたことがあるか。	■ トイレとか話はきいている。
<input type="checkbox"/> 今回 5 分追加だとすれば見直しをされているが、現場で働く感覚からすれば、たった 5 分だ。トイレも渋滞している。食べない認識をどのように把握していたのか聞きたい。	■ 5 分拡大でトイレ行く時間は確保できるのかと思うが、悪い方向になっているのではなくて、朝の時間帯なのでラッシュなどで腹痛になってしまったりと考えれば朝食を食べないのは理解する。朝は食べたほうが良いというのが一般的に言われているし、ごはんを食べないと集中力がなくなってしまう。5 分の拡大は朝食を摂りトイレに行く時間に余裕をもてる。
<input type="checkbox"/> ダイヤ改正毎にロングランが増えているから、乗務途中にトイレに行って列車を止めるということが増えている。その辺は把握させていただきたい。在宅休養時間が増えるのはよいが、交番表作成の基準であって実際の運用は違う。1 時間程度変更できる幅を持っているということで、活用するケースが増えている。	■ 特に一般線区にあるが、列車がそれしかない場合、選択肢がない場合、交番の並びを変える場合に乗務する側の利益にならないようなら、1 時間程度を利用させてもらっている。今回はほとんどの線区で今よりは確保できるように、考えてつくっていくようにしたい。どうしても列車がない場合や組み合わせを変えることによって、利用することはなきにしもあらず。
<input type="checkbox"/> 各支社も勤務操配をするのもそうだが、現実的に難しいことがあるのは理解するが出来る限り配慮するというところでいいか。	■ 今までとかわらない。
<input type="checkbox"/> 行路の中身、乗務時間を濃くするということがだが、疲労はたまっていく。在宅休養時間の確保によって解消していくということか。	■ 在宅休養時間を延長したから、拘束時間を延長していいとは思っていない。拘束時間を延ばすのだから、そこは休養の確保ということで 2 時間延長するということ。
<input type="checkbox"/> 今回の延長時間の見直しは現行に課題があるからではなく、拘束時間を延長するからか。	■ 拘束時間が延びると在宅休養は短くなる。
<input type="checkbox"/> 現行は課題として認識しているわけではないということか。	■ 現在のまま。拘束時間が延びるが、在宅休養時間は縮めることなく逆に延ばすとなる。
<input type="checkbox"/> 育児・介護勤務者には食事時間 35 分は適用されるのか。	■ 交番作成規定の中身で、短時間行路は遊離されるので適用しない。
<input type="checkbox"/> 6 時からに変更だから、勤務開始時刻を 5 時にするということはないのか。	■ しない。
<input type="checkbox"/> 在宅休養時間の今回の考え方は交番作成規定になり、それに準じて短時間行路も考えるということ。前回の議論は休みから朝行路に入る人のケースを話した。行路 6 のようなものも休み前は 18 時前には勤務が終わるという基本には準じる考え方でいいのか。	■ 同じだ。

□ 在宅の休養時間が取れるように休み前なら朝勤務にして、休み明けを昼間や休日にして確保するようにするのか。	■ そこは乗務交番作るうえで仮勤務を出すときも同じ考え方。
□ 本人希望などで変更する時も基本的な考え方は残しながら作成していく考えか。	■ 考え方は変わらない。
□ 働き方改革が出ている中でインターバルがある。在宅休養時間の延長は主旨に沿っていると思う。休日を挟まない行路と行路の間にインターバルを確保していくというはあるのか。	■ それはそのまま。
□ 拘束時間内の行路は圧縮され、もっと乗ってもらうとなる。疲れを取るには在宅休養時間を取っているので会社の認識の中では今も十分対応できるという認識か。	■ 乗務が増えれば行路と行路の間の労Aが増えるので、その分休養も取らなくてはいけなくなる。
□ そこまで配慮して考えていたのかそれとも偶然出てきたのか。	■ 考え方とすれば、居流しをイメージしたときに甲を長く乗ると間の時間がとれなくなるというのが拘束時間を延ばすときに考えていた。
□ 短時間行路は乗務割交番から遊離すると言ったが、別の規程を作るのか。	■ 乗務割交番作成規定は、交番順序表をつくるためのもの。短時間の行路の作成で、規程にしばられるわけではないが、元々の乗務割交番の規程に準用するという。だから、在宅休養もそうだが、深夜までの短時間は想定していない。この規程をストレートに当てはめることは枠外の運用だからない。
□ 行路の中身をつくる時に準用するということか。	■ 6時間で作っているから考え方を準用しながらつくっていくということ。全部がぜんぶ乗務割勤務にあてはまらない。
□ 新たな規程をつくるわけではなくて準用していくということか。	■ そうだ。
□ 短時間勤務の食事時間だが、6時前の出勤で10時を過ぎるという乗務の勤務もあるのか。短時間勤務で6時前の出勤もあるのか。	■ 考えられるケースもある。
□ 出勤時刻が6時前の短時間勤務を応募する人いないと思うが。	■ そこはわからない。朝早く乗務して、その他時間を無しにすれば10時までには帰れるケースがあると思う。その家庭によって違う。短時間行路は少しでも遅い時間につくりたい。
□ 選択される人は事情があるわけだから、限られた行路になる。仕事に出るたびに前泊するというつくりはしない。	■ 極力そういうことはしないようにしたい。
□ 自宅から出勤できる勤務指定にしてもらわなければならない。	■ 短時間行路がたくさん出来れば、回していくということになると思うが。
□ 行路をつくっても働く人がいなければ、意味がない。5分延長、2時間延長と言われているが、現実的に実感できる環境をつくらなければいけない。在宅についても特休公休についてもその点を実感得ないという課題もあるので、課題認識していただいて今後議論していきたい。	■ 了解。
第35項 乗務員勤務以外の勤務に就く者の勤務の取り扱い変更について、想定される課題を明らかにすること。	
第36項 賃金制度改正の提示時期についての考えを明らかにすること。	
《組合》	《会社》
□ 適用者の勤務認証は、支社で勤務の場合は在社、区所で勤務の場合は出張、逆パターンもそうなのか。	■ 出張は勤務箇所から離れた場合になる。支社に着く時間までが出張になる。

<p>□ 日勤の変形乗務者とは支社企画部門社員と指導等が変形乗務者との認識でよいか。</p>	<p>■ 現業の変形は7時間30分で支社は7時間40分で10分長い。労働時間が長いだけで基本的には変わらない。労働時間が長いかわりに短いかわらない。指導担当の方は一部時間乗ることがあるが、JINJRE上の手入力で扱っているのと全く変わらない。</p>
<p>□ 今のご回答の中で、今まで指導の方が乗るとするのは万度なかった。JINJREの入力も頻繁になかったが今後毎日になるのか。</p>	<p>■ 乗る行路は決まっているから、単純になると考えている。乱れたりしなければ負担が増えることもない。</p>
<p>□ 首都圏は朝乱れるので、乗り出し時間など変わってくるから、事務は大変なのではないかと思う。支社や指導等の短時間行路を手入力で行っていくということなど大変だと思う。</p>	<p>■ 行路としては輸送総合に登録されている。輸送列車が遅れたら入力していただくことは今までと変わらない。ゼロから入力していくスタイルではない。</p>
<p>□ 輸送総合はそうだが、JINJREの中にもつくるのか。</p>	<p>■ 一か月の勤務が出来た時に JINJRE に入力するという形になっている。</p>
<p>□ 35項での問題意識は、乗務員勤務は休憩時間という概念がないものとして取り扱われている。それを前提とした場合、扱いが変わらないということだが、変形勤務や日勤勤務と融合して、合理性のようなものが見いだせない。休憩の一斉付与というものがないので、融合しても考え方を守っている、維持できるのかという問題意識だが。</p>	<p>■ もともと乗務員の勤務は休憩時間がなくて、ノーペイ時間がある。地上の勤務については休憩時間が一般的な勤務形態になっている。違いについてはある。どちらがどちらというお互いが衝突する制度ではなくて、勤務管理上でもわかりやすくするため、あくまで一部時間の乗務という位置づけで提案している。特性を守ったうえで、休憩時間は付与するというで提案している。そういったことがないようにしていきたい。</p>
<p>□ 問題意識もあるので、特性を認識していただいた上での提案内容を確認したい。休憩時間はしっかりとしていかなければいけないと労基法にもあることを共通認識としていく。36項に関して、回答にあるとおおり人件費の削減を目的するものではなく、わかりやすさ、納得性、公平性を認識するものだが、現状課題があれば回答いただきたい。</p>	<p>■ 中身を踏み込んで回答しているが、これについては賃金の関係が別途としていたが、憶測で乗務員手当が廃止するのではないかと懸念の声を聞いた。検討に時間がかかっている。成案となり次第、会社から説明として回答したもの。課題ということで、回答にあるとおおり人件費の削減を目的にするのではなく、拘束時間の変化等を踏まえてわかりやすさ、納得性、公平性というものがある。行き先地手当の支払いが分かりにくいとある。行先時間から労働時間を引いた時間が支給となる。労Bがあるか無いかや、導入した当時は26年前一定の理由をもって、導入した手当があるがノーペイの時間にかかっていることや、何にたいして支給されているのが難しい。今回提案したとおおり拘束時間を稠密線区で拘束時間が伸びるということを踏まえて、シンプルに深夜帯の乗務など、行先地のノーペイに付けるより、深夜早朝勤務手当として拘束時間にストレートに賃金を支払われた方が良いかと検討している。これをもって人件費を減らすということではない。</p>
<p>□ 現行検討段階ということだが、行先地手当の廃止等、深夜早朝手当の新設以外に変更はないのか。</p>	<p>■ 例示を示しただけ。これだけかといえ、今はまだ示すことはできない。</p>
<p>□ 示し方はお互い気を付けなければいけない。職場から「もう決まりなのか」と出ているので、私たちが気を付けるが、会社もそういう声が出ている、制度なので非常にシビアな交渉をしていると認識していると思っている。職場にあたりが出ればお互い認識併せて良いものつくってほしいと思っている。</p>	<p>■ あくまで検討しているということなので、まさに労使議論を経て成案としていく。</p>
<p>□ 回答いただいたことを前提で議論していきたい。</p>	<p>■ 総額で下げるといふことのないようにといふこ</p>



<p>改正によって乗務員総体の手当が下がるということではないということでしょうか。</p>	<p>と。行き先地手当、深夜早朝勤務手当と変動がある。区所によって違い、行路によっても違う。例えば交番どおり乗っている人もいるし、変番してさまざまな理由で変動がある。またダイヤ改正があれば、変わってくる。前か後で困難な手当である。誰一人変わらないかといえ、そこまでお約束はできない。支給額として下回るような削減するようなことは考えていない。</p>
<p><input type="checkbox"/> 労働実態のない行き先地手当はどういうところなのか。</p>	<p>■ 基本的には賃金が労働の対価ということなので、働いたものに対して支払うというのは基本。労働に対していくらか、特殊勤務手当についてもこの時間働いたから支給しているところだが、行き先地手当は特殊で乗務員のノーペイの時間に対して払っている。ストレートに深夜帯の手当などに着目して払った方がいいのではと検討している。</p>
<p><input type="checkbox"/> 総額として下げないということだが、行き先地手当が廃止になってもその他に付与されることもあるのか。</p>	<p>■ 同じ人数という前程はあるが、組み換えたときに今よりも下回ることはないように考えたい。</p>
<p><input type="checkbox"/> 我々とする労働実態のない場面においても拘束されているのが、乗務員の特殊なところ。例えば携帯電話等を持っていつでも待機している。確かに労働実態はないが、待機している、拘束されているという認識についてはいかがか。</p>	<p>■ 乗務員の特殊性として行き先地としてノーペイがあるのは必然で変わっていない。考え方としてはそれよりも勤務全体で見た時に拘束時間がどのくらいか、手当としては検討している。</p>
<p><input type="checkbox"/> 会社において、労働している時間の定義を明確に教えてほしい。何を携って位置づけを持って労働している、していないと言っているのか。</p>	<p>■ 乗務員でいえば、行路を指定している。その他に労Bがあるので併せて労働時間として認識している。</p>
<p><input type="checkbox"/> 指定をした時間だけが労働時間なのか。</p>	<p>■ 通常と異なることがあえば、変わっていくが、基本は示したとおりのものが労働時間と認識している。</p>
<p><input type="checkbox"/> 労働時間は拘束時間から休憩時間を抜いたものということでしょうか。</p>	<p>■ 一般的にはそうだ。</p>
<p><input type="checkbox"/> 始業から就業までか。</p>	<p>■ 始終業だ。</p>
<p><input type="checkbox"/> 勤務時間という言葉は俗語のようなものか。</p>	<p>■ そうだと思う。就業規則として使っているのは、労働時間だと思っている。</p>
<p><input type="checkbox"/> 深夜早朝手当の新たな新設とあるが、新たに支給という内容についてどうなのか。</p>	<p>■ 駅や設備などに従事する仕事ならば対象になっていて、乗務員は対象外となっているが支給対象にと検討している。</p>
<p><input type="checkbox"/> 乗務員手当の深夜額は廃止になるのか。</p>	<p>■ 成案となり次第お示しする。</p>
<p><input type="checkbox"/> わかりにくいところが、だからこそ特殊で手当があるのだというところ。総体的に下がらないという回答をいただいたので、例えば深夜額含めて実際の額の方がわかりやすいのではないかと思う。納得性がある制度改正にしていく認識で良いのか。</p>	<p>■ 労働条件なので、成案は今後示すということで議論をお願いしたい。</p>
<p><input type="checkbox"/> 成案となれば示すということだが、いつ頃になるのか教えてほしい。賃金についても不安な組合員の声がある。</p>	<p>■ 成案に至っていないということで、先月の提案で十分承知している。スケジュールもあることは繰り返しになるが承知している。どういったことになると不安な声があるのは聞きましたし、一定程度回答で示しているとおりなので、速やかに検討していく。</p>
<p><input type="checkbox"/> 認識一致したいが、制度の見直しの中で賃金の改正が密接に関連しているという認識だが、一致しているのか。</p>	<p>■ 労働条件の中でも重要なところだと認識している。</p>

<input type="checkbox"/> 当務主務に付加される手当の考えはあるか。	<input checked="" type="checkbox"/> 主務職なので、教育手当が現行にある。指導担当の方と本線乗務員の方だと指導担当の方が高い。本線乗務員から当務主務に役割がかわってくるので手当を上げるのは自然。
<input type="checkbox"/> 指導等社員と支社企画部門社員が乗務する場合に乗務員に付与されている手当はすべて付与されるか。	<input checked="" type="checkbox"/> 現行でも臨時に乗務した場合は支給されている。考え方は同じ。
<b>第37項 実施期日を平成30年度末ダイヤ改正（予定）とする根拠を明らかにすること。</b> <b>第38項 各地方・職場における、新制度に基づいた乗務員運用等の作成・調整についての具体的内容並びにスケジュールを明らかにすること。</b>	
<b>《組合》</b>	<b>《会社》</b>
<input type="checkbox"/> 時期についての考えだが、30年度末のダイヤ改正の根拠は何か。急がなければいけない根拠はあるのか。	<input checked="" type="checkbox"/> 回答に書かせていただいているとおりが、効率性の実現ということで、働き方の変化は世の中で始まっていて、この先も予想される。社会の動きにキャッチアップしていく。この先々の変化にもある程度対応できるような制度にしていきたい。時間軸を持って、スピード感をもって施策を推進していくこと、実務的なことを考えれば行路を見直す点でダイヤ改正に合わせて実施するのが最適であると考えた。そうすると平成30年度末のダイヤ改正が最善であるということだ。
<input type="checkbox"/> 世の中の流れに追いついていくこと、施策を進める上でダイヤ改正の時期が一番の最善だということ認識だということは確認する。改めて地方も含めたスケジュールの考え方、従来と同じように、ダイヤ改正の地方議論が進んでいくということによいか。	<input checked="" type="checkbox"/> 制度改正については本社本部でやることになる。今回の制度改正のルールで行路を作成してダイヤ改正を迎えるわけで、ダイヤ改正については地方で労使協議があると思っている。ここの考え方は変わらない。
<input type="checkbox"/> 38項の関連だが、3回に渡って議論してきたが、安全性の向上等で、運用面など詳細に明確に至っていない面もあると認識している。議論させてもらったがスケジュール感を持って進めていくが、乗務労働の特殊性に鑑みて、手当や拘束時間や労働時間の考え方があった。これを補完することによって、安全が担保されてあらためて我々とすれば職場からの意見を元にして申し入れをして精力的な議論を行っていきたい。	<input checked="" type="checkbox"/> 貴側も職場からの意見を集約してさまざまな要求がでてくると思う。しっかりと議論でたたかわせて、より良くしていきたい。
<input type="checkbox"/> 将来に対してどうなっていくのかという不安や、将来像なども含めて議論している時に、タブレット等で情報が出される。手当等「もう決まったのか」ということで有意義な議論をする意欲も含めて欠けることのないようにしていただきたい。実態把握もお願いしたい。多くの乗務員職場で指導員の発令が出されている。横浜支社で横浜運輸区の運転士指導発令を受けた人が、今月も交番勤務のまま乗務している。職場からすれば、3日間38項目の交渉をしたが、勤務制度の先取りにも見える。その声が上げられている。労使で鋭意交渉を進めている中でこのようなことが行われてしまえば、施策に向き合う意欲を欠いてしまうということもある。より良い施策にするために、このようなことがないようお願いしたい。	<input checked="" type="checkbox"/> 把握していないで現場の方の対応を把握したいと思う。