

2023.2.15

団交情報

NO. 830 <国労千交第2号>

申入日：2023. 1. 17

団交日：2023. 2. 6

国労千葉地方本部

2023.3 ダイヤ改正 乗務員要求で団交開催

< 共通要求 >

1. 「乗務行路数を踏まえた要員体制の見直し」とは、休日行路のみの削減で要員減となる場合があるのか明らかにすること。

【文書回答】 必要な要員は確保していく考えである。

(組合) 「乗務行路数を踏まえた」というのは、休日行路数も踏まえるのか。

(会社) 年間の業務量として休日行路も含まれる。

(組合) 習志野運輸区の車掌行路で休日欠行路が5行路提案されている。要員体制に変更はないという事でよいか。

(会社) 変更はない。

(組合) 欠行路が6行路になると要員が1人減るのか。

(会社) そういう場合もありうる。

(組合) 要員は行路数で示すとなっているが今後変わるのか。

(会社) 年間を平均した行路数なので基本的には変わらない。

(組合) 要員体制と言っているが何を意味しているのか。

(会社) 習志野運輸区で1行路減ったのでそのような言い方で示した。

(組合) 提案時には説明が無かった。

(会社) 説明はしていない。提案した交番表とクロスで確認してもらう。

(組合) 年間をトータルして見て要員体制と理解してよいか。

(会社) 基本的に土休日の差を見て判断できると考える。

(組合) 鴨川運輸区から蘇我運輸区へ助勤2名出したが、行路数を踏まえて要員が何人必要なのか算出しないと助勤は出来ない。

(会社) 対応可能な方は何人かという所で、助勤で対応している。

(組合) 助勤1名ではだめだったという事だが。

(会社) 最初1名助勤に行って頂いたがそれでもきついのでもう1名行っていただいた。

(組合) なぜ最初から2名できなかつたのか。鴨川運輸区で勤務が指定されてからの助勤は問題と考える。

(会社) 二人目をお願いさせて頂いた。

(組合) 蘇我運輸区で2名以上足りなくなったため鴨川運輸区に助勤2名要請したということか。

(会社) 休日勤務等が多く、お願いした。

(組合) 休日勤務が何日あれば助勤2名要請するのか。

(会社) 何日だからとの決めはないし作る事ではない。

(組合) 1名ではだめで2名になった根拠は何か。

(会社) 休勤の日数・人数は判断基準とっていない。蘇我運輸区から1名助勤のはなしがあり鴨川運輸区に調整していただいた。

(組合) 鴨川運輸区は余力があったということか。

(会社) 勤務手配可能だと判断いただき助勤で対応した。

(組合) 具体的な根拠が示されていない。場当たりの対応になっている。

(会社) 結果としてそのようなところはあるかと思う。

(組合) 蘇我運輸区は12月の勤務作成時、70日以上勤務に空きが出ていた。人が足りていない状態は前もって判っていた。

(会社) 後手に回った点はあるかと思う。反省点として思っている。

(組合) 行路数が示されているが、その区に乗務できる乗務員が何人いるかは関係ないのか。そこが一番重要ではないのか。

(会社) 関係ないという事はない。一番重要である。

(組合) 足りなかったから鴨川運輸区に助勤の要請をしたのではないのか。

(会社) 結果としてそうである。

(組合) 蘇我運輸区で2名足りなかったのか。

(会社) 人数については支社側で管理している。示すつもりはない。助勤を出さざるをえない状況にあったと判断し助勤をした。

(組合) 要員数は、交番所要数プラス予備数で計算上でははずだ。

(会社) 以前は示していたが、現在は会社側の経営事項として判断し対応している。

(組合) 会社が管理するというが、そこをきちんとやらないと年間の休日数や年休が消化できない。根拠が示されていない。

(会社) 提案の仕方は作業ダイヤの数で、要員の管理は会社の経営判断事項であるとして一昨年組合と整理をした。根拠についてはそういった物を考えながら検討している。

(組合) 特休・公休・年休が消化できる数である。考え方は同じと考えるが。

(会社) これ以上の回答は控えさせていただく。

2. 千葉運輸区の臨時行路年間設定数を明らかにすること。

3. 木更津統括センターの臨時行路が増える理由を明らかにすること。

【文書回答】 臨時行路については、必要に応じて設定しているところである。

- (組合) 千葉運輸区の車掌と運転士でどちらが減るのか。
 (会社) 車掌の臨である。千葉運輸区で1減、木更津統括センターで1増である。新宿さざなみで1日4人の臨時要員としているが、お客さまが減っているので見直しを行う。内房線の補完臨で、木更津統括センターの臨要員を0から1にする。
- (組合) 新宿さざなみの設定日が減るという事か。
 (会社) 土休日で設定されている新宿さざなみ2・3号の運転本数が減る。
- (組合) 千葉運輸区の臨要員は14が13に減るという事か
 で良いか。
 (会社) そうである。
- (組合) 内訳は車掌が5、運転士8で良いか。
 (会社) 基本的な考え方は良いと思う。
- (組合) 年間人工数は。
 (会社) 昨年上期の実績で行くと4に届かないと考える。今後コロナの回復も踏まえて5に見直した。
- (組合) 木更津統括センターはどうか。
 (会社) 昨年ワンマンを209系に持ち替えた時は3にとどかない程度だった。今年度は1人工に持ち替える。
- (組合) 木更津の車掌の臨要員はゼロだが。
 (会社) 臨の配置が無かったので現在員での措置として厚みを持たせ手対応した。

4. 準備時間及び折返し時間に変更となる作業内容と対応時間について明らかにすること。

【文書回答】業務に必要な労働時間は確保していく考えである。

- (組合) アルコール検知器の検査方法の変更で1分プラス、大原乗泊の移転で徒歩時間が2分プラス、幕張豊砂駅の開業に伴い入出区時の指定ルートの変更と言う事でよいか。
 (会社) そのような関係で労働時間の見直しを行う。
- (組合) アル検1分、大原の徒歩時間2分でよいか。
 (会社) 全体的なものでそうである。
- (組合) 大原は休憩場所も乗泊になるのか。
 (会社) そうである。
- (組合) 現行2箇所ある乗泊はどうなるのか。
 (会社) 改正以降は使用できない。
- (組合) 何か他に使うのか。
 (会社) 聞いていない。

5. 乗務員が車内清掃を行う列車及び作業時間を明らかにすること。

【文書回答】本改正では、鹿島神宮駅と上総亀山駅で車内清掃を実施していく考えである。なお、業務に必要な労働時間は確保していく考えである。

- (会社) 鹿島神宮駅で行う列車は20時29分着、折り返し21時30分発217系または235系4両物。21時40分到着、折り返し22時21分発131系2両ワンマ

ン列車の2本。上総亀山は21時59着の列車で曜日によって3両または2両物で清掃を行う。

- (組合) 鹿島神宮での131系ワンマン車両の清掃は運転士が行うという事でよいか。
 (会社) ワンマンなのでそうである。
- (組合) 手歯止めをしてから清掃を行うのか。
 (会社) エンド交換時の対応で手歯止めは行わない。
- (組合) 清掃用具は何処に設置するのか。
 (会社) 鹿島神宮駅はホームの詰所で保管する。上総亀山駅は駅舎の外にロッカーを置き保管する。
- (組合) 清掃時間は何分必要と見ているのか。
 (会社) 計測した結果、鹿島神宮駅は到着して清掃道具を取りに行き清掃をして道具を返してくると217系4両物で9分、131系2両物で7分。上総亀山駅は3両物2両物で7分である。
- (組合) 上総亀山は運転士と車掌2人で行うのか。
 (会社) 木更津統括センターとの話で車掌が行う。
- (組合) 鹿島神宮駅での217系4両はどうか。
 (会社) 佐倉運輸区で検討し車掌が行う。
- (組合) この時間はその他時間か。
 (会社) 付加時間である。
- (組合) 輸送混乱時で遅れた場合、鹿島神宮駅での清掃はどうなるのか。
 (会社) 折り返し時分が確保されれば清掃を行っていただく。出来ないケースもあるかと考えている
- (組合) 指示が必要と考えるが。
 (会社) 指令に一報いただければ指令が判断する。
- (組合) CTSとの契約はどうなるのか。
 (会社) 駅舎清掃の契約は変更無いと聞いている。
- (組合) 変更が無いのであれば乗務員に清掃をやらせなくてもよいのではないか。
 (会社) 業務の効率化、乗務員による車内サービスの提供の一環として進めている。
- (組合) 鹿島スタジアムに入区する車両の清掃はCTSが行うのか。
 (会社) 今回の折り返しの所で乗務員にして頂くように変わる。
- (組合) 上総亀山では現行何処が行っているのか。
 (会社) 現行清掃の指定をしていない列車である。乗務員が気が付いた時にゴミ拾いをしていただいている。今回実態を踏まえて清掃をする事とした。
- (組合) 乗務員が便宜上ゴミ拾いをやって貰っている所に労働時間を付けるという事か。
 (会社) そうである。
- (組合) 清掃内容は簡易的なものか。トイレの中は。
 (会社) 中までは想定していない。床や座面のごみを回収して頂く内容である。対応時間が延びたようであれば報告していただき対応する。
- (組合) 労働時間の配置は、到着後折り返し時間が付いてその後付加時間が付くのか。
 (会社) 配置はそうである。上総亀山は引き上げの誘導時間がプラスされる。

6. 佐倉駅で乗務員が行う分併時の誘導業務対象列車を明らかにすること。

【文書回答】併合となる列車及び分割後引き上げ線から転線となる車両に対して、誘導業務を行うこととなる。

- (会社) 分割する列車は、朝成東に 11 両で行く列車の分割業務を行う。併合は、鹿島線から上って来る列車と成東から上って来る列車の誘導を行う。夜成東から上って来る列車に対する併合作業である。
- (組合) 列車遅延時など佐倉駅社員が行うケースもあるのか。
- (会社) 佐倉運輸区で対応することになる。
- (組合) 佐倉駅社員が行う事はなくなるという事か。
- (会社) 乗務員が行うのは決まった列車であり、異常時等で乗務員区では対応できない場合駅社員が行う可能性もあると予想される。
- (組合) 朝早い時間帯での作業だがこの時間に佐倉運輸区で対応できる要員は居るのか。
- (会社) 指導員や内勤の管理者などで対応する。

7. 「行路内の一部時間に指定した」「その他時間」の作業内容について区別を明らかにすること。

【文書回答】業務のさらなる融合と連携に向けて、「その他時間」として「駅業務・企画業務等」に従事する労働時間を指定していく考えである。

- (組合) クロスで提案されたその他時間と短時間行路のその他時間は考え方は同じか。
- (会社) 労働時間の考え方は違う。育児・介護勤務適応者 A の方は 6 時間にしなければならぬため調整のためにその他時間を付けている。フルタイムの方は 7 時間 10 分となるようにその他時間を指定している。その他時間で企画業務などを行う点に関しての違いはないと考える。
- (組合) 作業内容は何時知らされるのか。
- (会社) 改正前の訓練で示すため各区準備を進めている。
- (組合) 主な作業内容はあるのか。
- (会社) 企画業務、委員会、マイプロ、業務研究、安全・サービス会議など計画されている。その他ホームの巡回・お客さま案内など調整している。
- (組合) 駅で券売機の案内をすることはあるのか。
- (会社) そういった業務を指示することも考えられる。乗務員区と駅で調整している。改札内で現金を扱うとか遺失物を扱う事は現状では無いと考える。融合が進めば今後はあるのかなと考える。
- (組合) 業務の内容は出勤点呼時に知らされるのか。
- (会社) 改正前の訓練でこういった業務になるよと説明させていただく。点呼の時になることもある。
- (組合) 改正前の訓練でその他時間の業務は限定されるのか。
- (会社) その時点で示せるものは説明する。1 年間変わら

ないというものでは無い。その都度周知されると考える。

- (組合) 駅で行う業務は駅長の指示になるのか。
- (会社) 駅の巡回やお客さま案内であれば区の管理者からの指示で行う。一概に全て駅長の指示と言う事は無いと考える。
- (組合) 駅業務を指定する場合は、兼務発令するのか。
- (会社) これをもって兼務と言うのは考えにくい。
- (組合) 本人の希望で企画業務等を行う事は可能か。
- (会社) 企画業務の内容など管理者と話をしてとなる。
- (組合) 前もって話をするのか。
- (会社) 前もってもあるが点呼時もある。最終的な指示は管理者が点呼時に行う。
- (組合) 示された業務内容以外は出来ないのか。
- (会社) 内容にもよるので管理者に相談していただく。
- (組合) 乗務開始前のその他時間で作業を行う場合、作業の終了時間は発車時刻の何分前か。
- (会社) 区所で業務を行う場合は区所での時間になる。駅で行えば駅での時間となる。
- (組合) 作業の開始と終了の報告を行うと思うが。
- (会社) 現時点で報告を求めている区は無いと聞いている。そう言ったところまでは求めていない。
- (組合) 当初提案された銚子運輸区と鴨川運輸区の車掌行路で、修正提案でその他時間が変更となった理由は何か。
- (会社) 銚子運輸区は、駅での特急列車の旅客案内をしたいとの話があり実態を踏まえて見直しを行った。鴨川運輸区は勝浦でその他時間を提案したが、行路の修正で鴨川運輸区に戻る行路がありその方がやり易いとの話があり見直しを行った。
- (組合) 勝浦で 30 分であったその他時間が自区で 1 時間に増えた理由は何か。
- (会社) 勝浦ではパソコンの置き場所など作業実態が難しい所があったが本区で時間が出来たため修正した。
- (組合) 鴨川運輸区は乗務の間に付いている。列車が遅れた時はその他時間が減るのか、それとも遅延時分を超過とするのか。
- (会社) ケースにもよる。例えば行先時間が 2 時間ありその他時間の 1 時間を取る場合は遅延した分その他時間をずらす。その他時間を減らすと判断した場合、遅延時分はその他時間に吸収される。管理者の指示なので管理者と話をして欲しい。
- (組合) 木更津の車掌がその他時間で行う業務は何か。
- (会社) 久留里線の精算業務とお客さま案内。
- (組合) 精算業務は何処で行うのか。
- (会社) まだ検討中である。
- (組合) 管理者が当該の行路を指定された場合は指定された業務を行うのか。
- (会社) 同じように業務を行う。
- (組合) その他時間の始まりと終わり時間は行路表に指定するのか。
- (会社) 乗務カードに記載する。

- (組合) 乗り出し前にその他時間を指定する場合は、始業時刻後に準備時間がありその後その他時間が始まるのか。
- (会社) そうである。
- (組合) そうなると、その他時間の終わりは発車時間になるのではないのか。
- (会社) 確認する。
- (組合) 乗務終了後にその他時間が指定されている場合で、列車が遅延しても業務をやりたいと言う時は出来るのか。
- (会社) その時の判断により管理者が指示する。
- (組合) 乗務員の方から早く帰りたいのでやらないという事は出来るのか。
- (会社) 管理者の指示になるので相談してほしい。
- (組合) 草刈りや花壇の整備などの環境整備を指示される事はあるのか。
- (会社) 一概に無いとは言えない。時間的に大掛かりな事は出来ないと思う。

8. 駅社員に車内改札業務を指定する目的、行路作成の考え方について明らかにすること。

【文書回答】これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方の実現により、安全・サービスレベルの向上を図っていく考えである。

- (会社) 乗務体験として久留里線の列車、臨時のさざなみに行路ではなく日勤で乗っている。乗務で必要な手当では付けている。
- (組合) 1カ月当たりの設定日数は決めてあるのか。
- (会社) 何日と言うものではない。訓練を受けて乗れる社員は限られている。日勤で指定できる場合に行っている。
- (組合) 新宿さざなみに付けているのか。
- (会社) イベント要素があるので定期的に乗っているわけではない。先日臨時のびゅうさざなみ号でイベントを兼ねながら車内販売を行っている。出張で対応している。イベントに合わせて勤務を付けている。
- (組合) 車内改札の出来る社員は増えているのか。
- (会社) 12月末時点で7名である。
- (組合) 提案されている茂原・成田統括センターでも考えていくのか。
- (会社) ありうると考えている。
- (組合) 茂原統括センターになった場合、茂原駅社員は鴨川運輸区に出勤するのか。
- (会社) そういうケースもあると思うが非効率である。例えば鴨川駅社員が鴨川運輸区でPOSをかり改札を行うことはありうる、
- (組合) 反対に、鴨川運輸区の社員が大網駅に行くという事もあるのか。
- (会社) ありうると考えている。

9. 月単位で予備勤務を指定している社員に対し駅業務を指定しないこと。

【文書回答】就業規則等に則り取り扱っているところである。

- (組合) 現在も交番、予備関係なく駅業務を指定しているのか。
- (会社) ここ3カ月では予備組から駅業務に就いた人はいない。
- (組合) その前にはいた。
- (会社) 現在も予備勤務の中で日勤や出張を指定されている。40条予備の考え方は曲げてはいけないという事は承知している。その中で、その日のどれだけ40条の出面が居るのか把握しながら、会社がどの程度人を確保しようか判断して余裕があれば駅勤務や出張・研修を指定しているのが現状である。
- (組合) 組合側としてはそれは出来ないと判断している。労基法40条は32条の2の特例だがなぜ特例になっていると考えているか。
- (会社) 考え方として、施行規則26条で不時の乗務に備えたと言った部分で40条の特例が定められているのではないかと考えている。
- (組合) 労基則26条や基発355は承知していると思うが、列車の乗務員で一定期間待機の状態にあって乗務員の不時の欠勤、臨時列車の運転等に際し随時乗務する者をいうとして、乗務員に限定されている。
- (会社) 承知している。違う所は、40条予備は勤務開始前までに勤務変更が可能であるが、駅業務を指定した際は32条の2の取り扱いを行う。
- (組合) 就業規則のどこに書いてあるのか。そもそも乗務員に限った事であり駅業務は指定できない。
- (会社) 乗務員と記されている事は承知している。
- (組合) そういう勤務だから1カ月単位変形労働時間制の特例が出来ると理解している。労基法の専門家にも聞いたが、駅業務はふさわしくないとの回答であった。予備勤務者の駅業務の指定はやめる事。
- (会社) 本社からの指導でこの様な取り扱いをしている。千葉支社の考え方として、取り扱いは現時点では誤っていないと解釈している。ご意見を承りもう一度本社に確認する。
- (組合) 確認の結果は教えてもらいたい。
- (会社) 了解。

10. 安房天津駅ホームの電灯の玉切れを修理すること。(上りホーム、下りホーム共2箇所)

【文書回答】優先順位をつけて修繕を実施したところである。

- (会社) 駅からも要請があった。1月26日に修繕をした。

(組合) 上りホームについては一昨年の暮れに言った内容である。下りホームについては昨年の10月である。当直・指令に何度要請しても修理されなかった。なぜこんなに時間がかかるのか。

(会社) 1つ球切れでも視界が保たれていれば2つ目がきれたところで直そうと言うのが設備の考え方である。

(組合) 今回は何か所なおしたのか。

(会社) 6ヶ所と聞いている。

(組合) まだ直っていないところがあると思うが。

(会社) 指令から設備へと行ったところで改善すべきところがあると思う。時系列で調べる。

(組合) 修繕された事の周知がされない。

(会社) 要望があったものに対してのレスポンスがほしいという事でご意見として承る。

11. 安房鴨川駅1番線跨線橋下辺りに雨天時に水溜りができ、旅客の乗降に支障するので修繕すること。

【文書回答】優先順位をつけて修繕を実施していく考えである。

(会社) 設備に確認した所へこみ事体は通常で不具合が起こる状態では無いとのことである。お客さまからの声は無い。

(組合) 257系5両のドア前のため車掌はお客さまからご意見を受けている。

(会社) ご意見を受けているという事で設備に聞いてみる。

(

<千葉運輸区>

1. 平日60行路乙のトゥーキミートウを改善すること。

【文書回答】乗務行路については、就業規則等に基づき列車設定等様々な制約を加味し、作成しているところである。

(会社) 再検討したが、終了時間が2時間程度伸びてしまう等あり現行でお願いしたい。トイレの問題と思う。次の輸送体系を見て改善を視野に検討していく。

(組合) 君津で3/4を扱うためトイレに行く時間を設ける事。

(会社) 検討の材料とする。

<蘇我運輸区>

1. 提案行路について以下の通り修正すること。

(平日行路)

- ① 102行路の蘇我持ち切り解消・トイレ時間確保
 - ・102行路 略～1534Y(所定)～1733Y(トゥーソカ)～1884A 以下所定
 - ・105行路 略～1415A(所定)～便1430A(ソカートウ)～1785Y(トゥーソカ)～1824A 以下所定

② 210行路の食事時間拡大

・106行路 略～1411A(所定)～1526Y(ソカートウ)～1709Y 以下所定

・210行路 略～1309Y(所定)～1520A(ソカートウ)～1065M 以下所定

(休日行路)

③ 106行路の東京での食事時間確保

・103行路 略～1310Y(所定)～1483Y(トゥーカヒ)～1582Y(カヒートウ)～1883Y 以下所定

・106行路 略～1306Y(所定)～1535Y(トゥーカヒ)～1634Y(カヒートウ)～便1715Y(トゥーシシ)～1803Y 以下所定

④ 終業時刻の調整

・112行路 乙 略～810Y(所定)～929A(トゥーソカ) 終了

・114行路 乙 略～824Y(所定)～1027A(トゥーソカ) 終了

【文書回答】乗務行路については、就業規則等に基づき列車設定等様々な制約を加味し、作成しているところである。

(会社) ①②④について修正した。③について昼食時間を考慮して現行でお願いしたい。

(組合) 夜君津で5分折り返しがある。ダイヤ作成上の問題と考えるが。

(会社) 列車設定上難しいという話である。1分でも広げられるよう提案していく。

<鴨川運輸区>

1. 提案行路について以下の通り修正すること。

① 102行路 1058M(アワートウ)改1057M(トゥーアワ)アワで「その他時間」改1066M(アワートウ)改1065M(トゥーアミ) 以下所定

② 104行路 改1062M(アワーソカ)便乗(ソカーチハ)257M(チハーチミ)268M(チミーチハ)271M(チハーチミ) 以下所定

③ 105行路 改1064M(アワーチミ)272M(チミーチハ)275M(チハームタ) 以下所定

④ 107行路 1068M(アワートウ)改1067M(トゥーソカ)便乗(ソカーチハ)1221M(チハーアワ)1056M(アワートウ)改1055M(トゥーアワ) 終了

3. 102行路の出勤のため前泊せざるを得ない社員に対しては柔軟な勤務操配をすること。

【文書回答】乗務行路については、就業規則等に基づき列車設定等様々な制約を加味し、作成しているところである。

(会社) ①②③について修正をした。④については、1074Mが1名になってしまうため現行でお願いしたい。

(組合) 蘇我から10両を2人で見ることになる。蘇我で降りる改札を茂原まで担当してもらい。

(会社) ご利用状況、列車体系を見ながら修正していく。102 行路について、2 年前と同じ 1058M 乗り出しに戻して早く終わる行路にさせてもらった。そういった社員もいると言う事を考慮しながら行路設定をしていく。

2. 駅業務との融合を進めるにあたり通勤時間は配慮すること。

【文書回答】就業規則等に則り取り扱っているところである。

(組合) 館山・富浦など内房から通っている社員が大網駅出勤となると通勤が困難である。

(会社) 基本的に出勤時間に間に合うのかと言う所を考慮しながら配置している。富浦から茂原の場合出勤時間に間に合うのか現実的ではない。コミュニケーションを取りながら配慮は考えていく。

(組合) 実説訓練の集合場所が茂原になり通勤が困難である。以前は車両を鴨川に持ってきて行っていたが。

(会社) 車両の関係もあると思うが、実説訓練は支社と区で設定するのでご意見として伝える。

(追加)

<共通要求>

1. 255 系 1 号車横サボ設定器にカバーを取り付けること。

【文書回答】現行設備で対応されたい。

(会社) 以前にも話を頂いている案件である。機器の電源を切ると他の表示器に信号が行かなくなる。カバーを付けると車両の改造になり設計と労力に時間がかかるので現行設備でお願いしたい。同じ事象が報告されているので指導グループに伝えてある。

(組合) ATS などは直ぐのカバーを付けるが。

(会社) 費用と手続きに時間がかかる。

(組合) 乗務員はそれぞれ対策を検討している。個人的にカバーをする事はダメか。

(会社) 対策を講じている事は否定しない。感謝する。工夫した物を付けて良いか悪いかとなると車両の事なのでこの場でいいとは言えない。ご意見は伝える。

(組合) 10 年前から言っている事である。5 編成のうちボタンが飛び出している車両があり身体に当たってしまう。

(会社) ボタンが飛び出している物については修繕出来るのか伝える。

(会社) その他何かあれば。

(組合) 木更津統括センターの運転士で時短行路が 1 つから 3 つ担っている。理由は何か。

(会社) 支社の兼務と内勤の乗務機会を増やしたいと現場から話があり作った。

(組合) 当務主務は何人いるのか。

(会社) 運転士と車掌で 1 人ずついる。

(組合) 内勤や兼務の人は 1 カ月当たりどのくらいの乗務を目標にしているのか。

(会社) 導入時は週に 2 日くらいを目安としていたが実際には月数回となっている。

(組合) 兼務の方で通常の間路を乗る事はあるのか。

(会社) コロナで逼迫している時など乗務している。

(組合) 鴨川運輸区に時短行路が無いのはなぜか。

(会社) 短時間行路の設定はないが、例えば介護の申し込みがあった場合は、泊行路を分割して短時間行路を設定する。

以上のようなやり取りがあった。

以上