

2023. 6. 6

団 交 情 報

NO. 834 <国労千交第 5 号 >

申入日：2023. 4.14

団交日：2023. 5.23

国労千葉地方本部

「国労千交第 2 号団体交渉 経過に関わる申し入れ」に ついて交渉実施！

1.「その他時間」を乗り出し前に指定した行路の乗務カードの注意事項によると、実作業開始時刻から数分間、「準備時間」を指定した後、「その他時間」を指定し、その後再度、「準備時間」を指定した後、乗り出し列車の発車時刻になると読み取れる。

- ① 「準備時間」を分割する理由を説明すること。
- ② 「その他時間」の前後の時間数の根拠を説明すること。
- ③ カード注意事項には、「区所での指示業務〇〇：〇〇～〇〇：〇〇」と記載している区所もあるが、「その他時間」で行う作業はすべて、区所内作業に限定されるのか、説明すること。

【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しているところである。

なお、業務に必要な労働時間は確保しているところである。

(会社) ①について、「その他時間」を行路内に組み込む中で、「準備時間」はアル検、達類の確認、乗務点呼、移動する時間等をまるまる付けると労働時間が重複するところがあり長くなるとの観点から必要な時間を行路表に明記し

た。②について、「準備時間」は各項目にモデル時間を設定してある。細かく説明することは出来ない。労働時間に関しては乗務開始までに足りる時間を設定している。

③について、今のところは区所内で消毒作業、タブレットで業務内容の確認、清掃作業等に当てている。

①について

(組合) 組合に示されているものは「準備時間は何分」「整理時間は何分」と言う物しかない。今回、出勤から実作業が始まり「その他時間」があり、その後乗務が始まる。「その他時間」の前後に「準備時間」を分割したという事か。

(会社) 「その他時間」を指示業務として行う上ではっきりとした時間を示した。出勤から乗務まで「準備時間」が足りるように設定した。

(組合) 時間としては足りているがその中身の指示は。

(会社) いろいろな項目が合わさった中での「準備時間」である。その順番までは指定せず、乗務員がやりやすい時間の配分で行ってもらおう大まかなくくりで時間設定をしていた。

今回「その他時間」を正確な時間で組み込むことが必要だったため「準備時間」が分割して見えるのかなと考える。

(組合) 乗務員が安全・安定輸送をするうえで乗務前に必要な情報・準備をすると思うが、「その他時間」を設けてまで行う「必要な業務」とはどのようなものを想定しているのか。

(会社) 必要な情報等については乗務点呼で伝えている。「その他時間」で行っている作業は区所で考えてもらい、作業内容は区所ごとに違う。

(組合) あえて乗務前にやらせる業務とは思えない。

(会社) ダイヤ改正の提案・交渉で説明したが、乗務員勤務の特性上、企画業務を行う時間がないのでその時間を作った。また「連携」「融合」の目的もある。「その他時間」の業務の中身は今後変わって来るかもしれない。乗務前・後については乗務員区で判断していただいた。

②について

(組合) 習志野運輸区 140 行路の場合「準備時間」が 31 分だが、指示業務の前に 14 分、後に 17 分「準備時間」が分割しているように見えるが。根拠を明かにすること。

(会社) アル検、達類の確認、乗務点呼等を含めたモデル時間と「その他時間」後の区所から乗務開始までの必要な時間として割り振りをしている。

(組合) 指示業務前の 14 分は何処から出てくる数字なのか。

(会社) 出勤点呼から乗務点呼までのモデルの時間である。

(組合) 時計の整正も含まれるのか。

(会社) 含まれる。

(組合) モデル時間は全区同じ時間か。

(会社) ポスの有る無しによって違うが全区同じ時間で設定している。

(組合) 指示業務後の 17 分は。

(会社) 区所から乗務開始までの時間である。

(組合) 徒歩時間を含めたモデル時間と考えてよいか。

(会社) モデル時間である。

③について

(組合) 区所での指示業務は区所内でやるものに限定されてい

るのか。

(会社) カードの記載事項で「区所内での指示業務」と記載されている。今後は分からないが、現在のところは区所内で作業を行っていただく。「指示業務」とだけ記載されている区所もある。

(組合) 記載事項を変更することはあるのか。

(会社) 「連携」「融合」といった形で作業実態が変わってくれば書き方も変わって来るのかなと考えている。

(組合) 駅での指示業務は考えているのか。

(会社) そこまで明記するかは分からないが「連携」を取って行く中ではありえると思う。

(組合) そのタイミングはダイヤ改正とは別か。

(会社) 一定のタイミングで変えることはあると思う。

(組合) 駅で指示業務をする場合、兼務が必要か。

(会社) 取扱う物により兼務の必要性はあると思う。駅の管理者の指示で業務を行う場合は兼務となる。

(組合) 蘇我運輸区の 111・112 行路は乗務前に「その他時間」が指定されている。「その他時間」の終了時刻に当直がアラームをセットし、アラームが鳴った時点で指示業務終了の指示がある。終了後パソコンや使用した道具類の片づけをするため、乗務までの「準備時間」が削られてしまいせわしなくなる。「準備時間」は確保されなければならないと思うが。

(会社) カードで業務指示をしているので基本的には自分で管理するものとなる。当直がアラームをセットするのは、乗務員が忘れた時のための補助的なものとする。

(組合) 「その他時間」の終わりと「準備時間」の始まりが同じ時刻の場合、乗務のための「準備時間」が優先されると考えるが。

(会社) 優先順位は同等なので、その時間までに（指示業務）作業が終わっていて（その時間に）区所を出て頂くということである。トイレや乗務のための準備も「その他時間」の中でやって頂かないと（「準備時間」が）始まってからは出来ない。確認させてもらう。

2. 「その他時間」を乗務終了後に指定した行路についても「整理時間」を「その他時間」の前後に分割していると読み取れるので、1 項同様に説明すること。

【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るところである。

なお、業務に必要な労働時間は確保しているところである。

(組合) 木更津統括センター307 行路の「その他時間」は駅で行う業務と区所で行う業務があるが何か。

(会社) 久留里線の改札業務と区所での業務がある。

(組合) 「その他時間」は 30 分だが、駅で行う場合、カードの記載内容が「着後から 11 時 14 分まで駅での指示業務」となっており、151M 木更津 10 時 43 分到着なので 31 分になる。実際には 3/4 ドア扱いで 2 分、引き継ぎで 1 分をプラスすると駅での指示業務開始は 10 時 46 分

はないのか。

(会社) 木更津統括センターと確認する。

(組合) 乗務員にとって必要な業務とは安全で正確な運行である。「その他時間」を設定して行っている指示業務は本来に必要な業務とは思えない。安全・安定輸送を確保するための施策にしてもらいたい。

3. 千交第 2 号団体交渉経過に基づき 4 月 10 日、「予備組で運用されている乗務員が駅業務に就く事は可能である」との会社見解が示されたが、以下の点について説明する事。

① 「乗務員勤務を適用する者のうち、月単位で乗務割の制によって乗務員勤務を適用する者以外の者」が駅業務に勤務指定された場合、就業規則第 88 条第 1 項の「出勤予備の勤務」には該当しないのか、説明すること。

② 駅業務を指定された「予備組」の者の勤務を乗務(○行路)に変更する場合及び乗務指定(○○行路)から駅業務へ勤務を変更する場合は、「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」を適用するとの説明があったが、当該取り扱いを定めた規定を示すこと。

③ 「予備組」の者を駅業務に勤務指定する場合の月間指定可能日数について説明すること。

④ 会社は、木更津統括センターにおいて「予備組」から駅業務に就いた社員は、11、12、1 月はいないと述べた。組合は、少なくとも 8 月、10 月には「予備組」から駅業務へ勤務指定されたと把握している。木更津統括センター発足以降、「予備組」から駅業務へ勤務指定した日を明かに

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。

①について

(組合) 就業規則 88 条の「出勤予備の勤務」に該当しないのか。

(会社) 該当するが、出勤予備が確保できている場合は出勤予備以外の勤務を指定することもある。

②について

(組合) 「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」を適用するという事で良いか。

(会社) そうである。就業規則 63 条の 3 項である。

(組合) これは明示されているのか。

(会社) 就業規則 63 条の 3 項に、第 1 項により指定した勤務については別に定めるとおり取り扱い、と言う事で「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」の通達が出ている。

(組合) 予備組の人は「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」の適用にならないと考えるが。

(会社) 予備組の人が乗務の勤務をする時はそれではない。

(組合) 駅業務に変更する場合というのは、「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」の何項に規定しているのか。

(会社) 3 項以降、変形期間開始後における取り扱いというところである。

(組合) 予備組の人は 1 日前、当日に指定されていた労働時間を上回る行路に変更されても適用にならない。ただの勤

務変更だ。

(会社) 勤務指定の段階で、出勤予備以外の勤務を指定することもある。駅業務を指定されている日に急遽乗務に変更となった場合ということ。

(組合) 具体的に、そのような内容が条文に書かれているのか。

(会社) そこまでは書かれていない。

(組合) そのような話を以前からしているが、その取扱いを知っている人はいるのか。「就業規則等に則り取り扱っている」と文書回答している。就業規則であれば社員周知しなければならないが、その取扱いは社員周知されているのか。

(会社) 業務の連携、融合が進む中で、そういった勤務指定が予備組の中で行われているという話を受けていて、我々も誤った取り扱いをしてはいけないということで、乗務員区限定だが話をさせていただいた。

(組合) 何時からか。

(会社) 今年 4 月 12 日からはじめ、4 月中に終わった。

(組合) 木更津統括センターが出来てから今年の 4 月まではどういう取り扱いをしていたのか。

(会社) 問い合わせを受け確認しながら回答した。

(組合) 乗務員が駅の見習いに入る時点で整理しておくべきではなかったのか。

(会社) 結果としてはそうかも知れない。

(組合) 労働協約を締結しているのに組合説明もない。一般社員に周知する予定はあるのか。

(会社) 今のところはない。勤務変更する側である管理者に周知

する。

(組合) 勤務変更された本人が取り扱いを知らないというのほどなのか。

(会社) しっかり説明するように管理者へ話をする。

(組合) 今までも「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」について管理者の理解不足というケースがあった。就業規則なので社員周知は当然必要だ。

(会社) 一般社員への周知はユニット内で相談する。

(組合) 出勤予備の勤務なのになぜ、そのような取り扱いをするのか。やる必要はないのではないのか。

(会社) 予備の乗務員を十分に確保出来る状態であれば、会社はその他の業務を指示する。

(組合) 予備組の人は「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」をしないという決まりがあった。しかし今回、予備組が駅業務に勤務指定された場合は「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」をするという、なぜか。

(会社) 乗務行路から乗務行路への変更は 40 条予備の取り扱いをしている。駅業務との変更といった部分では 40 条予備とは違った考え方であるので「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」で対応している。あくまで乗務から乗務への変更は 40 条予備の趣旨に則り対応していく。

(組合) 大元は、最初に確認したが出勤予備の勤務ということではないのか。

(会社) そうだ。

(組合) 出勤予備の勤務だから、駅業務であっても 40 条適用ということではないのか。

(会社) 会社が必要としている予備を確保している日であって、口スが無い範囲で駅業務や研修、出張を指定している日はある。そこは今までと変わらないと考える。

(組合) 「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」の導入時に「予備組の勤務指定表に示されている行路番号は便宜上である。あくまでも予備が勤務指定だ」との説明があった。その通りで良いか。

(会社) 就業規則の説明文の中にそのような記載が残っている。

(会社) 我々もそのような教育を受けた。

(組合) この説明でいうと、「改札の交代勤務を指定されていても便宜上の表示である。あくまでも予備が勤務指定だ」。1ヶ月予備組の人は、前月 25 日の勤務指定で全て行路が表示されているが、これは便宜上と言う事で良いか。

(会社) ご存知の通りである。

(組合) なので、駅の勤務が表示されていてもあくまでも予備が勤務指定であるので「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」は出来ないのではないのか。

(会社) 本社に確認した結果、出来るとの判断をもらったうえで 4 月 10 日に回答した。会社側のスタンスは予備組の乗務員については、乗務から乗務、予備から乗務については今まで通りの取り扱いになるが、駅業務から乗務、乗務から駅業務については「一旦指定した勤務及び休日等の取り扱い」で運用すると指導を受けている。一旦確認をさせてもらう。

③について

(組合) 月に何日ぐらい（駅業務の勤務指定が）可能なのか。

- 1 カ月間余力があれば、全て駅業務でも問題はないということか。
- (会社) 駅業務に指定する日数の制限は設けていないが、それだと予備組の意味がない。
- (組合) 制限は設けていないがそっくりはダメと言うことか。
- (会社) 不足の事態に備えるために置いてあるのが 40 条予備である。そこは大事にしなければならない。予備組の趣旨、目的を損なわない範囲であれば指定することは出来ると思うが、出勤日が全て指定となるとどうなのかなと考える。
- (組合) 何人いれば〇〇という基準はあるのか。
- (会社) 区所や駅にもよるので一概には言えない。今現在目安はない。
- (組合) 例えば、予備組の方が駅の交代勤務を指定され 30 分超勤をやった。その場合の時間外労働は法定内、法定外のどちらか。
- (会社) 法定外である。
- (組合) なぜ法定外なのか。
- (会社) 勤務開始から 15 時間を超えていて、1 日の勤務が 8 時間を超えている部分は法定外となる。
- (組合) 予備組の人が 8 時間を超える行路を乗務し、列車が遅れて超勤を行った場合法定外と言えるのか。
- (会社) 40 条予備の人は積算的な考え方になるので言えない。
- (組合) 予備組の人が駅業務に指定された場合、法定外と言える理由は何か。
- (会社) 乗務員の勤務ではなく駅の業務なので法定外と考える。
- (組合) ①で「出勤予備の勤務」に該当すると確認したはずだが。
- (会社) 基本的に、駅業務を指定された場合は法定外の時間外労働と考えている。
- (組合) それだと 40 条ではなく 32 条の 2 ではないのか。そうすると、1 ヶ月の中で 40 条を適用する日と 32 条の 2 を適用する日が混在することになる。
- (会社) 確認をする。
- (組合) 労規則 26 条を解釈した基発 355 号が出ている。これを見ると 40 条というのは待機が前提の勤務と読み取れる。しかし、習志野運輸区以外の車掌の予備組の勤務を見ると全て行路指定されていて待機の実態がない。これで労規則 26 条をクリアできると思うのか。
- (会社) 改札が指定されていて、何かあれば対応する。
- (組合) それは JR の運用である。労規則によると、職場で待機していて何かあった場合に対応する勤務と理解できないのか。
- (会社) 改札に行く前、運輸区の中にいて出勤する事もある。
- (組合) そういう時はまだ労働時間になっていないケースがある。
- (会社) 現行では問題ないと考えて運用している。そういった提起があった事は本社、関係機関に確認する。
- ④について
- (組合) 8 月と 10 月に予備組の人が駅業務に勤務指定されていると把握しているが明らかにすること。
- (会社) 見習いを含め、運転士・車掌で、2022 年 6 月、7 月、8 月、10 月、2023 年 2 月、3 月、4 月、5 月である。

以 上