

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.14

No.142



申 21 号 「乗務員の適切な労働時間管理を 求める申し入れ」 交渉開催！ その1

乗務員の“整理時間見直し”が3月15日のダイヤ改正で行われますが、提案時に説明した支社やクロスで示した支社があるなど支社ごとバラバラの対応がされています。八王子支社に至っては、八王子地本からの問い合わせで初めて2月20日に説明をする始末。その経緯から議論しました。

労組) 他支社では“整理時間見直し”が提案やクロスで示すなどされているが、八王子は何も示さなかったが、その理由は？

支社) 成案になり次第、速やかに伝える予定だったが、貴側から問い合わせがあったので確認し、伝えた。

労組) 労働時間の変更であり提案事項である。何故、提案しないのか？

支社) 乗務員の労働時間7時間10分が変わる訳では無いので、提案事項ではない。

労組) 支社ごとバラバラの対応であることも含め、労働組合軽視の対応だ。到底認められない。

支社) 労組軽視はしていない。他支社の対応は分からないが、必要な情報であると判断し、貴側に伝えた。

労組) 当初「運転士のみ」と説明されたが、職場からの声に基づき再確認を要請したところ、「運転士・車掌ともに見直す」と回答された。こちらが要請しなければ、確認もしない姿勢は労組軽視である。

支社) 伝える意思はあった。支社内での情報共有には検討の余地はある。

労組) 支社から渡されたクロスは“整理時間見直し”前の時間で作成されているが、職場で行路作成した際は、“整理時間見直し”前の時間で作成したのか？

支社) “整理時間見直し”を実施する可能性があったので、見直し後の時間で作成している。

労組) 成案になっていないにも関わらず、そのような対応することは労組軽視の会社姿勢の表れだ。見直し後の時間で作成したクロスを示すべきだ。

支社) クロスはあくまでも参考として渡しているの、見直し後の時間で作成したものを渡す考えはない。

労組) 議論するうえで必要な情報なので、各職場の見直し前後の“整理時間”を示すこと。

支社) 運転士 立川統セ 中央ホーム【入区・終着】 24分⇒22分(～10両)、25分⇒23分(12両)
中央ホーム【乗継・便乗】 18分⇒16分

豊田統セ 上り 【入区・終着】 53分⇒51分(～10両)、54分⇒52分(12両)
下り 【入区・終着】 49分⇒47分(～10両)、50分⇒48分(12両)

八王子統セ 各ホーム 【乗継・便乗】 15分⇒13分
八高 【入区・終着】 20分⇒18分、【乗継・便乗】 14分⇒12分

山梨統セ 各ホーム 【入区・終着】 24分⇒22分(～9両)、25分⇒23分(12両)
各ホーム 【乗継・便乗】 18分⇒16分

上2 【入区・終着】 26分⇒24分(～9両)、27分⇒25分(12両)
上2 【乗継・便乗】 20分⇒18分

武蔵野統セ 上りホーム【入区・終着】 20分⇒18分、【乗継・便乗】 14分⇒12分
下りホーム【入区・終着】 23分⇒21分、【乗継・便乗】 17分⇒15分

車 掌 立川統セ 各ホーム・POS有【入区・終着】 22分⇒20分、【乗継・便乗】 18分⇒16分
各ホーム・POS無【入区・終着】 27分⇒25分、【乗継・便乗】 23分⇒21分

豊田統セ 各ホーム 【入区・終着】 18分⇒16分、【乗継・便乗】 13分⇒11分

八王子統セ □-カル・POS有【入区・終着】 21分⇒19分、【乗継・便乗】 20分⇒18分
優等・POS有【入区・終着】 22分⇒20分、【乗継・便乗】 20分⇒18分

山梨統セ □-カル・POS有【入区・終着】 22分⇒20分、【乗継・便乗】 21分⇒19分
優等・POS有【入区・終着】 25分⇒23分、【乗継・便乗】 23分⇒21分

武蔵野統セ 上りホーム【入区・終着】 18分⇒16分、【乗継・便乗】 17分⇒15分
下りホーム【入区・終着】 16分⇒14分、【乗継・便乗】 15分⇒13分

その2へ続く。

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



2025.03.14

No.143



申 21 号 「乗務員の適切な労働時間管理を 求める申し入れ」 交渉開催！ その2

労組) “整理時間見直し”をした根拠を具体的に示すこと。

支社) 昨年4月に運輸事務を立川統セへ集約した際“入力漏れ対策”として全乗務員が報告書を提出するように変更したが、今回運転士の執務基準一部改訂により報告書作成に対する取り扱いが変更されたので、全社的に見直した。車掌の執務基準は元々「必要により」となっていたので変更はない。

労組) 職場では、執務基準一部改訂により“整理時間見直し”を行ったと説明しており、会社回答と異なる。

支社) 職場での伝え方は様々ある。回答と同様、執務基準の一部改訂により、報告書作成に対する取り扱いが変更されたため、作業実態に応じて整理時間を見直したと職場へ周知している。

労組) 各職場、“整理時間”が2分削減されているが、これは報告書作成が2分ということか？

支社) それは解釈だ。執務基準の一部改訂を受けて整理時間を精査した結果、見直したものである。

労組) 報告書作成の時間は、整理時間だけか？乗務中や乗務の合間等で作成する時間を設定していないか？

支社) 報告書作成は整理時間で行うものである。乗務中や乗務の合間に作成している実態は認識しているが、適切ではないという認識だ。

労組) 準備時間・整理時間で実施する作業は、就業規則や作業標準等で具体的に定められているが、労働時間はトータルで何分という示し方になっている。適切な労働時間管理をするためには、個々の作業に必要な労働時間をブラックボックス化せず、具体的に示すべきだ。

支社) 作業実態に応じた労働時間をトータルで管理している。必要な時間を確保しており、労働時間管理はできている。それぞれにモデル時間を定めているが、示すものではない。

労組) 点呼掲示等が電子化されアプリで確認となった職場では、準備時間の見直しはしたのか？

支社) それぞれ計測してトータルで必要な時間を確保しており、収まっているという認識だ。

労組) 甲府の乗継・便乗時の整理時間は、ローカルは19分・優等は21分であるが、八王子はともに18分である。作業内容は同じでも労働時間の設定が異なる理由はあるのか？

支社) 分からない。

労組) ローカルと優等では釣銭準備金の金額等の違いがあるが、準備時間のモデル時間はローカルと優等のどちらで計測しているのか？

支社) 持ち合わせがない。準備金の差だけをもって準備時間に差があるものではない。

労組) 行路票の照合では、M電とE電で読み上げる列車本数や内容が異なり、必要となる時間も異なる。一方でE電でも見習いは全列車読み上げるように教育されており、その際に必要な時間も異なる。会社が計測し定めているモデル時間は、どの社員で計測したものなのか？

支社) 行路票の照合で読み上げる内容は区により異なり、その実態を総合的に勘案して労働時間を定めている。見習いを考慮して時間設定していない。

労組) 見習と乗務する際、出区点検に要する時間が長く設定されている労働時間では収まらないことから、早め出場をして出区点検をしている実態がある。その際、どのような労働時間管理をしているのか？

支社) 事前に管理者に申し出れば、管理者の指示で超過勤務となる。その旨を、教導にも周知している。

労組) 準備時間での作業について車掌見習に教育する際、早めに出勤して準備時間で定められた作業を説明しながら教育することは可能か？出区点検同様、整理時間での作業が収まらなければ管理者の指示で超過勤務となるが、準備時間での業務が収まらない場合の労働時間管理ルールはあるのか？

支社) 管理者の判断となるので、事前に相談して欲しい。

本社施策にも関わらず、支社ごと異なる対応。

**「提案事項ではない」「個別に示すものではない」等、繰り返す不誠実な回答。
労組軽視の会社姿勢を糾すべく、あらゆる手段でたたかっていくことを通告し終了**