



ぽっぽ屋



輸送サービス労組 東京支部

2024.12.22
No. 065

これがJR東日本の乗務員職場の実態！

休みなのに休めない！

休みの翌日に朝5時台の勤務指定！

表-1	4日	5日	6日	7日
Aさん 予備者	休み	休み	出勤 5:29 退勤 14:24	出勤 12:41 退勤 翌10:33

表-2	Aさんが年休を申請したためBさんに業務指示			
Aさん 予備者	休み	休み	年休	出勤 12:41 退勤 翌10:33
Bさん 予備者	出勤 前14:39 退勤 10:50	出勤 5:39 退勤 14:29	出勤 10:00 退勤 17:00	休み

表-3	この2つの勤務変更するだけなのに！			
Cさん	出勤 16:04	退勤 12:19	出勤 7:55 退勤 16:19	出勤 11:25 退勤 翌7:48

大崎運輸区所属の A さんに表-1 の勤務が発表された。当然、自宅から出勤は不可能であるため管理者に勤務変更を依頼したが認められなかった。そのため、余儀なく年休を申請した。

表-2 予備者であった B さんに会社は5日、乗務途中に翌日朝10時出勤から朝5時台の勤務変更を指示した。Bさんも自宅から出勤は不可能な上、前日まで2泊連続で会社に宿泊しており、3泊4日は体調面を考え勤務変更を依頼したが認められなかった。こちらにも余儀なく年休を申請した。その結果、他の乗務員に休日出勤が発生した。

今回の勤務作成は管理者の配慮があれば問題はなかった。図-3のCさんは遠方からの通勤のため勤務発表時点で2泊3日(6日の勤務は前泊)をする予定であり、Aさんとの勤務変更は可能であった。管理者は乗務員の勤務を作成する際は、乗務員の体調面を考慮し、配慮しなければいけない。管理者は一方的に解釈した勤務作成のルールに従うのではなく、人ならではの創造的役割を持つべきである。ましてやJR東日本は今年4月に健康ビジョン2029を策定したばかりで「社員一人ひとりが主役」「職場を中心」とコンセプトワードを掲げているがまさに「絵に描いた餅」である。私たちは仕事をする以上、健康でなければならない。今後も輸送サービス労組は安全・健康・ゆとりを価値基軸にし、これからも職場の声に耳を傾けつくりだしていく！