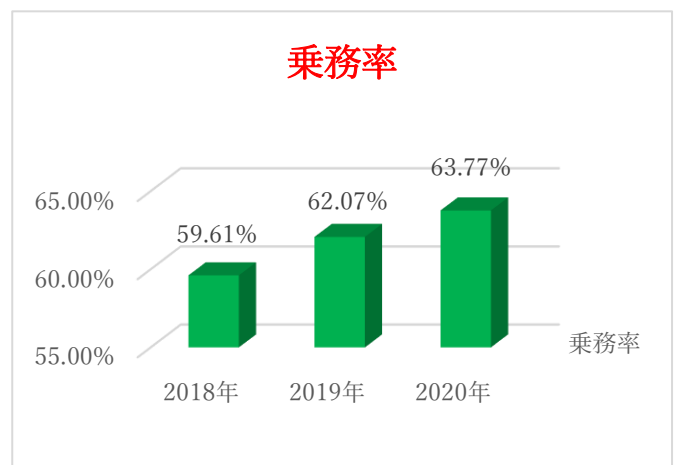
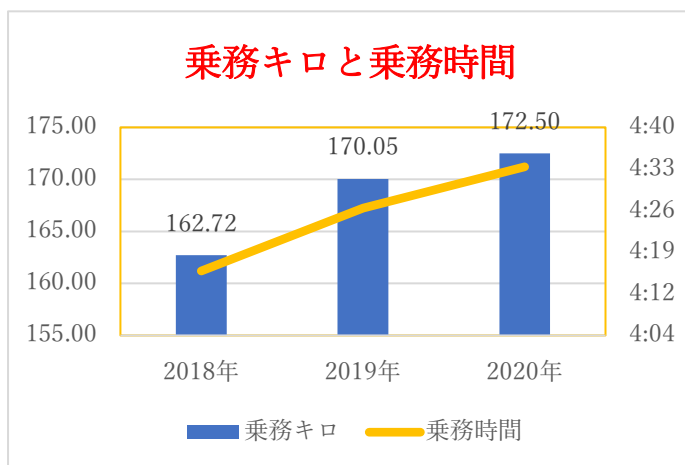


「効率化」極まる実態

～ダイヤ改正のたびに重くなる行路～

『多様な働き方と効率性』の実現を謳う勤務制度から
「効率性のさらなる追求」を検証してみました。



これは〇支社の乗務員区の一人一日平均の乗務キロ・乗務時間と乗務率のグラフです。
グラフを見ると、どの数値も年々増加しています。

会社は、「労働時間 A を 1 日当り労働時間数(7 時間 10 分)に近づけ、より効率的に乗務を行える体制を構築する」として、「労働時間 A の少ない乗務行路(短時間行路)を乗務割交番から分離して運用することにより、乗務割交番内の各行路の労働時間 B を実乗務に充当し、実乗務の割合を増やす」とした施策が、着実に実行されたことにより、乗務率も増加させてきました。

* **乗務率**とは、労働時間に対して乗務時間の比率(労働時間÷乗務時間)です。

みなさん、稠密線区の泊行路の拘束時間が 2 時間延長されたことは知っていますよね？

〇支社の乗務員区の拘束時間では、2019 年 3 月ダイヤ改正から 20 時間超が 31 行路中 26 行路、21 時間超が 5 行路あり、2020 年 3 月ダイヤ改正でも 20 時間超が 34 行路中 26 行路、21 時間超が 18 行路へと約3倍に増加しています。

要員増をめざそう！

国労東日本本部乗務員勤務プロジェクト