

Hachioji MAIL NEWS



輸送サービス労組八王子地本



ホームページ

2024.02.21

No.097



Twitter

申14号

団体交渉開催！

2024年3月ダイヤ改正に関する申し入れ

【議論の特徴点】 ※赤字は会社回答

・労働条件変更であるダイヤ改正を労働組合に提案する前にプレスリリースする会社の考え方について

本社の指示により、ダイヤ設定後の労働条件を精査した後に成案なった時期の提案となる。

・成田エクスプレス号が果たしてきた役割と直通運転を取りやめる理由について

羽田の国際線ができ、中央線から成田空港に行く利用状況にて判断した。

・特急列車における二人乗務区間の拡大について

チケットレス着席サービスが定着したことから今回の行路を決定している。12両化においてもランプで確認できるので判断した。車掌が苦慮されているのは認識している。

一人乗務区間で車内を回りきれていないことや車内秩序の維持ができない現状はサービスの低下になり、安全の配慮が足りないのではないか！？ 認識合わず対立！

・E233系12両編成化に伴う各種労働時間設定について

12両を見越した労働時間となっている。車掌の車検については確認する。

・分割可能な行路設定について

これまでの短時間行路・指導行路については廃止し、基本行路を分割することで育児介護取得者が、乗務できる時間帯を分割して行路を作成する。

・行路内への「その他時間」の設定について

その他時間は、管理者の指示で車検や企画業務をおこない労働時間 A で設定している。

・大月駅での211系の分割・併合作業を本線乗務員が行うことについて

組合) 担当する職場の全ての社員に対しての教育・訓練が終了しないが？

ダイヤ改正までには全社員への訓練が終わらないため、終了している社員で回していく。

組合) 入換合図については、駅信号所との事前の打ち合わせが必要であり、安全の担保が取れた上での作業になる。どのようにおこなうのか？

今回は、あらかじめ訓練で周知し、事前に駅信号所に運転士が入換合図を行う旨を知らせているため、運転士における入換合図ができる。

※誘導停目からの合図は駅との連絡手段がないことから何を担保に移動できるのか会社に問うも、答えることができず交渉一時中断。その後の会社回答も運転士一人での作業によるリスクを認識せず、規定の拡大解釈ともとれる回答に終始する！

・JETS 拝島派出廃止の提案について

⇒グループ会社のことであり首都圏本部が提案事項としないことから提案としない。

今回の交渉で、支社として施策に関する資料を持ち合わせていないと繰り返し乗り切ろうとする姿勢で終始し、現場を指導する立場でありながら現場任せの実態が明らかになっています。私たちは1年間の労働条件が決まる施策として諦めることなく、現場で働く仲間の拡大と働きがいのもてる職場の環境を求めていきます！