



大地申第10号「平成31年3月ダイヤ改正等について」に関する さいたま車掌区分会・その2 申し入れ団体交渉開催！

5、短時間行路を乗務する対象を明らかにすること。なお、京浜東北線においても短時間行路を設定すること。

会社回答) 短時間行路については、多様な働き方と効率性を実現する目的で設定したところである。

組合：職場から不安の声が多く出ている。基本となるものはあるが、さいたま車掌区ではどうか？

会社：メインは育児・介護Aの方が乗務する。指導担当、企画社員が主に対象。しかし、穴はあけられない。

組合：そうすると、一般の乗務員が指定される可能性も考えられるが。

会社：要員が厳しいと予備者や休日出勤もあり得る。

組合：今回は武蔵野線のみ短時間行路となる。技量維持や運用のしやすさから京浜東北線にも作るべきだ。

会社：他支社との競合もあり今回は作れなかった。言われている通りなので検討していく。

6、居流しの組合せは、退勤時間と出勤時間に十分な時間を確保すること。

会社回答) 行路の設定については、乗務割交番作成規定等に基づいて行ってきたところである。

組合：居流しの組み合わせは会社から提示されていないのでわからないが、今年度においては初日の退勤時間が遅いにもかかわらず、二日目の出勤時間が早い組み合わせがあったが改善したのか？

会社：今のところ21時代の退勤時間の二日目に4時、5時代は見当たらない。

組合：しっかりと窓口で返答すること！

会社：了解。

**今年度が発生していた21時付近に
終了の居流しで二日目4時代出勤は解消を確認！**

7、前年度より長時間乗務の数が増加した原因を明らかにすること。なお、平日513行路の長時間乗務を解消すること。

会社回答) 行路の設定については、乗務割交番作成規定等に基づいて行ってきたところである。

組合：513行路のミウ～カマ便乗、同電担当でフナ～カマの長時間拘束を解消してほしい。

会社：他支社との行路持ち替えを検討したが変更できなかった。課題として認識している。

組合：便乗であるから蒲田で一度降りられる設定をつくるべき。これが人間的な労働なのか？便乗を早めるなどの改善は容易にできるはず！

会社：必要な効率化はやっていかねばならない。しかし、指摘されていることは理解できる。声は持ちかえらせていただく。

改善に至らず！課題と認識一致！

10、武蔵野線乗り継ぎ詰所を利用する乗務員が増えることから、詰所を拡大すること。

会社回答) 設備の整備等については、今後も必要に応じて検討していく考えである。

組合：今回のダイヤ改正で行先地時間が少ない行路が増加する。これに伴い、南浦和駅5、6番詰所に乗務員が滞留することが予想される。詰所の拡大を求める！

会社：今のところ計画はない。詰所の整備については職場からも要望はあるが、ここで話せるものはない。実態も見ながら調査したい。

組合：昨年から議論している指定通路の旧庁舎の中にカバンを置いて食事に行っている現状で、カバン置き場はどうにかならないかと訴えてきた。しかし、何も改善されない！これがJRの職場なのか？

会社：現場は見ている。働きかけはしていく。通路上の問題や防火の問題がある。今後突き詰めていく。

職場検証運動をつくり出し、組合員の声を集約していきます！