



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 さいたま運転区分会・その1 申し入れ団体交渉開催！ 〔議論要旨〕

2月19日に開催された「平成31年3月ダイヤ改正等について」に関する申し入れ(さいたま運転区分会)の団体交渉の要旨を抜粋して報告します。

1、京浜東北・根岸線乗務員基地再編成施策の目的である輸送品質の向上・異常時B運用早期回復・長時間乗務解消の観点から南浦和～蒲田間の乗務を基本としロングランを解消すること。

会社回答) 乗り継ぎ交代駅については、区所のある南浦和駅、蒲田駅、磯子駅が基本である。引続き、列車ダイヤの設定や効率的な運用を勘案した行路設定をしていく考えである。

組合：施策の目的に基づいて南浦和～蒲田間を基本とすべき。蒲田スルーではなく蒲田で一度降車すべき。

会社：輸送品質向上の観点など、この間の議論と考え方に変更はない。頂いている声を基に勉強していく。

組合：提案時の6 2 1行路のカマ～オオ～カマは解消されたか？

ロング乗務は解消！

会社：提案時から変更している。確認したところ、言われているようなロングというのは見当たらない。

組合：提案時点でロングが提示される。現場は苦労して調整している。声に基づいて作成して頂きたい。

会社：頂いた要望については検討しながら行路を作成していく。

2、乗務員勤務制度の見直しに伴う短時間行路の作成については、育児・介護勤務A利用者の意見を反映することや、指導担当の業務量を考慮したうえでおこなうこと。

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：職場では短時間行路(朝・夕)の需要はない。要員を取られる原因になる。職場の実態を見るべきだ。

会社：育児・介護勤務Aの方を基本として設定。指導や企画部門の方も乗務する。個々を見ての設定ではない。

組合：朝・夕の行路は使えないというのが現場の声だ。現場の声を聞いてもらい使いやすいものにすべき！

会社：職場の立地条件から使用者の利用状況を見ていく。定期的に使用者をはじめそれ以外の方にも聞く。

組合：申5号でも議論している。指導専属の行路は必要ない！指導の業務量は減少していない。指導の本来業務を優先させるべき。訓練や添乗などに影響が出る。指導業務が圧迫されている。

会社：指導担当の意義は理解している。優先すべき業務は現場で判断する。乗務することでプラスもある。

組合：本部一本社間では業務量を軽減するとされていたが、具体的に改善されてない。施策の訓練や新人育成で年休消化も困難になる。指導に無理矢理乗務させることがないようにしていただきたい。

会社：全体の業務の流れは見る。専属という事はない。一般の乗務員も乗る。今後施策が始まる中で軌道に乗るように進めていく。

組合：今後も労使間で問題意識を持って取り組む。検証することを確認する。

3、拘束時間が延長されているがゆとりを持った行路作成をおこなうこと。

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いるところである。

組合：居流しの二日目の乗務は200キロを超えないようにしていただきたい。提案では7つあるが？

会社：解消に向けて取り組み他区所と持ち替えた。しかし、申し訳ないが2つは残ってしまった。

組合：解消に向けて取り組んでいただいたが、解消されなかったのは残念だ。職場に拘束されなかなか満足に休養も取れない中での乗務となる。今後は是非改善していただきたい。

会社：頂いた声は受け止めていく。次回どこまでできるかわからないが、努力する。

その2へ→