

東京 **FAX**ニュース 2019 2.25

No. 248 JR東労組東京地本

東地申 第38号
2月8日 開催

「平成31年3月ダイヤ改正等について」の申し入れ【田端運転所】

1. 休日17行路の乗務キロを、566.2キロで提案した根拠を示すこと。

(回答) 乗務割交番作成規程に基づき行路を作成している。

(組合) 休日17行路だけ突出してキロ数が多いが、設定した根拠は何か。

(会社) 乗務員勤務制度の見直しの中で、多様な働き方がある。現場からの要望によって短時間行路を設定した。調整した結果、566.2キロの行路設定になった。代替案も示している。丸投げしているわけではなく、こういう考え方も現場に示し、説明している。

(組合) 代替案とは具体的に何か。

(会社) 短時間行路の乗務キロを増やして平準化した。

(組合) 乗務割交番作成規程に基づけば、700キロや800キロも乗せるのか。

(会社) 極端な話をすれば、規程内であれば問題はない。しかし人が乗務する行路として望ましいのか望ましくないのか次の話がある。そこは現場ともしっかり話していきたい。

乗務労働は人が担うものであり、適正なキロ数を行路作成に反映させることを引き続き求めていく！

2. 休日114行路を本線乗務員が乗務する場合の付加時間の付け方を明らかにすること。

(回答) 所定労働時間となるように「その他時間」を付加することとなる。

(組合) 短時間行路である休日114行路(17時47分出勤)への「その他時間」は、前後どちらに付加するのか。

(会社) 箇所が判断することだが、夕方の出勤のため「前」に付けることを想定している。

(組合) 短時間行路は育児・介護制度適用者が乗務することもあり、乗務しやすい時間帯に行路設定すべきだ。

(会社) 利用しやすいようにすることの認識はある。しかし、箇所と調整した上で設定している。

(組合) 指導も乗務することも想定されるが、この時間に乗務すると指導がいなくなってしまう。

(会社) 常に指導がいるとは限らないし、常に乗務するわけでもない。

(組合) 「その他時間」が乗務前にあることで出勤してからのリズムが崩れる。マイプロ等をやっているとお場遅延等のリスクが高まる。

(会社) 合間に「その他時間」があるなら理解するが、出区や乗継ぎ時間が決まっている中で、「その他時間」があってもリスクは高まらない。

(組合) 職場から求めれば、検討する余地はあるのか。

(会社) 短時間行路については、活用してもらいたい行路だ。現場での議論でこちらからも提案できる。

あくまでも乗務が本来必要とされることであり、短時間行路の主旨と目的が現場と一致するように求める！

3. 当務主務の発令時期、及び作業ダイヤを明らかにすること。

(回答) 区所の状況を踏まえ、任用の基準に基づき会社が指定することとなる。

(組合) 当務主務の発令は本人希望を尊重すること。

(会社) 希望を含めて、本人の資質も勘案して指定していく。

(組合) 作業ダイヤはすでに作成しているのか。

(会社) 作業ダイヤは箇所で作成するもの。どのような形で作成しているかを確認することはある。

(組合) 本線乗務員が逼迫するような当務主務への発令は行わないこと。

(会社) 要員需給も含めて鑑みる。

働きがいの実感できるダイヤ改正を職場からのたたかいでつくり出そう！