

我々国労は勤務の取扱いに対して4回も団体交渉を重ねてきました。4回目の交渉で国労の要求を大筋で認めました。1/23～1/25の雪害時における勤務の取扱いは、各区所概ね交渉の内容が守られたと聞きます。コロナ以降の大暴走は食い止められたのではないかと思います。会社の収支状況や現場長が代わったからと言って取扱いが変更されることはあってはなりません。なぜなら労働基準法、就業規則、労働協約は変わらないのですから…。なかなか国労の要求を認めなかった会社でしたが、それを覆せたのは、過去の交渉経過の賜物です。今後もこれらを武器に、又、現場の皆さんの意見を武器にしっかりとチェック機能を果たしていきたいと思えます。

昨年から試行されている点呼アプリに関してはいかがでしょうか？皆さんは準備時間内(12分間)で出来ていますか？当初はタブレットの操作がおぼつかず時間がかかりました。でもなぜそれが明るみに出ないのか？それは乗務員は出勤時刻よりも早くに出勤しているからです。乗務前にゆっくりしたい、食事をしたい等理由は様々でしょう。また5分前行動と学生時代に日本の文化として教育を受けた影響もあるのかもしれない。(この教育自体を否定するものではありません)。一方で現場の内勤者に確認すると、始業前に早く出勤をしても勤務開始時刻以降でないとパソコンの電源を入れてはいけないと指導されてると聞きます。パソコン

の電源を入れた時間から労働時間としてカウントされるからです。何も出勤時刻ギリギリに出勤しようと言ってるわけではありません。乗務準備時間が12分と決められているのなら、超えた時間は超勤を支払うべきではないでしょうか？訓練会では実際にかかった時間は超勤として支払われるのに…何が違うのでしょうか？

次のダイヤ改正では乗務準備時間を、

運転士10分 車掌9分 車発機有16分

にそれぞれ変更すると提案を受けています。今よりも更に短くなります(出勤時刻は米原列車区は発車の25分前は変わりません)。本当に時間は足りるのでしょうか？確認内容が増える事が予想されるハーフ社員や短日数利用社員、長期休暇を取った社員に対しては、出勤時刻よりも早くに出勤させる措置(前超勤対応)を行う模様ですが…。ダイヤ乱れ等で出勤時刻ギリギリに出勤し、準備時間内に作業が終わらなかつたり、乗務点呼が重なった場合、列車に乗り遅れることが発生しないのでしょうか？乗務点呼が重なるから少し早く乗務点呼を受けて！と言うことになれば超勤対応になります。

昨年厳正な労働時間の管理と教育を受けましたが、課題は山積です。また、台風7号襲来時に泊まり勤務の2日目を年休・特休対応した件、24時間を超える勤務解放、一方的な出退勤変更時刻の変更等の問題は未解決です。一つ一つ問題の解決に当たっていききたいと思えます。皆さんの声が必要です。共に頑張りましょう。