

3月21日

国鉄労働組合 米原列車区分会

ほんせんdigital

NO.65

発行責任者 業務部長

風 化

別紙1のマーカで色付けしてある箇所に、
団体交渉の席上で主張した言葉は文言になっていなくても決まり事である。
と会社は認めています。



別紙2は2020年2月の交渉での会社回答です。当区ではこのような指導はされていないとこのとです。4年以上も放置されています。今後の会社の姿勢が問われます。

当区の運転士・車掌(在来線)準備時間は減少。タブレット導入により点呼時間等の見直しを図ったことによるものとのことです。しかし、車掌(優等)は準備する項目が変更されていませんが、準備時間が1分増えています。準備する項目が増えないのに時間が増える…。今まで足りていたのでしょうか？ある車掌さんは『15分なんかでは到底足りません。なので早めに出勤しています』とっていました。『JR西日本にはサービス労働はない』と会社は言いますが、果たしてどうなのでしょう？データは残っているはずですが！調査すべき事案ではないのでしょうか？

運転士・車掌共に準備時間が削られました。所定出勤時刻に出勤すると乗務点呼の時間を超えた方もおられ、掲示は未読のまま乗務することとなった模様。安全に関する掲示を見れないならどうするのでしょうか？みなさん余裕を持って出勤されるので、自分の時間で乗務準備をされていますが、準備時間は10分です。それを超えると超勤と会社は認めています。また、異常時における行先地での会社が貸与した携帯電話及び業務用タブレットの確認の対応についても、時間を超えると超勤と確認しています。



みんながっかりのベースアップ、ボーナスでした。ですから超えた分は超勤申請しましょう。チリツモですよ。こんなことを言うと、折返し準備時間内で買い物に行くとか、食事をするとか言う管理者等がいるかもしれませんが、問題ありません。理由は割愛します。

ダイヤ改正は行われました。交渉で指摘した点呼重複の際の取扱いについてはまだ回答は返ってきません。乗務点呼遅れ等による対応は係長が対応する(掲示が未読の場合は係長による添乗、その他の場合は代務をたてると回答する区所もあり)と回答を得ましたが、早朝の出勤なら係長はいません。どうするのでしょうか？

福知山線脱線事故以降に導入されたリスクアセスメント。こんな適当なリスク管理はあるのか？事故を風化させているのは明確です。