

業務の新聞

第23号

平成30年

5月27日

交渉を行いました。

5/21 に申 8 号「東京車両センターの業務受託拡大に関する申し入れ」申 9 号「グループ会社と一体となった業務体制の更なる推進による委託拡大に関する申し入れ」の会社回答をもとにした交渉を行いました。

申 8 号の交渉では、東京総合車両センターで多くの業務が“業務委託”されていることに鑑み、「安全・技術継承・人材育成・将来展望」などを基軸に、職場の声をもとに主張してきました。会社回答は「現時点示すものはない」「業務委託は進める」「技術継承・人材育成は行っている」などであり、“真新しい”ものではありませんでした。論議の中でも「経験と要員数」など職場の現実と、乖離を感じる点もありました。今後も引き続き検証を行い、労使で一致している安全・技術継承・人材育成など論議を深めたいと考えています。

申 9 号の交渉では、すでに“デモンストレーション”が行われていることも踏まえ“具体的要望・具体的改善”などを労働組合から提起しつつ施策実施に対する仲間たちの要望の実現・不安・疑問の解消に努めました。

車両検修・構内作業業務の“業務委託”では最後の施策実施となることもあり、他職場での貴重な教訓なども会社回答にはありました。論議ではこの間培った『職場の力』を前面に出し、計画・机上と現実のギャップを埋めるべく、より具体的に現実に意見交換しました。

同じ職場で“制服の違う労働者”が働くわけですから想定外の事象も発生します、施策の検証と仲間たちの声をもとに取り組んでいきます。

乗務員勤務制度

5/17 会社側から「乗務員勤務制度の見直し」が提案されました。

地本は関係分会から意見集約を行い、5/25 に以下の内容で本部に上申しました。

◇多様な働き方の実現

1、育児・介護 A の要件適用基準は現行のままか。

2、育児・介護 A 適用者が 6 時間を超えて勤務した場合の勤務時間の整理はどうなるのか。

3、支社企画部門社員は一人当たり月何回乗務するのか。

4、主務職は全員「当務主務」に指定するのか。また、年度に指定するのは何人か。

5、乗務員が、指導員等が乗務する短時間行路を指定された場合の勤務の扱いはどうなるのか。

◇効率性のさらなる追求

6、「拘束時間の延長」とは、ロング乗務を増やすということか。

7、「短時間行路」は、育児・介護 A、指導員、支社社員、主務職それぞれ何行路設定するのか。

◇働きがいのさらなる創出

8、「行き先地時間の延長」は、なぜ朝食時間だけなのか。また、「着・着」時間にしないのはなぜか。

◇賃金制度の改正

9、手当改正の内容が提示されない理由は何か。

10、「乗務員勤務制度の労働時間、始終業時刻及び拘束時間等の実情」とはなにか。

「乗務員勤務制度の見直し」に関しては随時、寄せられた声、考え方などをこの紙面で取り上げて参りますのでよろしくお願いします。