

交渉速報 (要旨) 申25号「2024年3月ダイヤ改正検証に関する申し入れ」②

5. 新潟運輸区B1216行路、2553M新潟駅到着後に乗継時刻が指定されている理由を明らかにすること。

●会社回答：乗務行路については、乗務割交番作成規程に基づき作成しているところである。

会社→相手運転士の食事時間の確保のためである。「乗務員勤務制度」を参考にしてとなった。

組合→必要な食事時間の定めはあるのか？

会社→定めはない。稠密線区を参考にしている。

6. 新潟運輸区B1201行路の昼食時間を確保すること。

●会社回答：一般線区は列車ダイヤに運用行路が制限されるため、食事のための画一的な基準を設けることはできないが、可能な範囲で検討しているところである。

組合→第5項での行路では食事時間を設けているが、この行路はなぜ設けていないのか？

会社→相手運転士の時間も確保できなくなるので成立できなかった。

組合→乗継時間を落として越後石山への便乗を次の列車にすれば成立する。次の列車は20分後である。

会社→そこまで検討しきれていなかった。そこまで配慮ができなかった。

組合→新潟駅なので本数が多い。PTで直せたはずである。組合としても対案を申し入れた。

会社→規程上は食事時間の確保の設定はないとなる。

組合→職場の実態を見て行路を変更していただきたい。

7. 新潟運輸区運転士行路B1212行路は毎日切り取り行路B9212行路として運用すること。

●会社回答：分割行路は、必要の都度勤務指定しているところである。

組合→明けの列車の乗務がきつい。新潟～吉田1往復、新潟～内野1往復の連続乗務となっている。切り取り行路作成前提の行路なのか？

会社→分割行路は最後に検討している。ありきではない。育児・介護行路の希望があればとなる。

組合→1連続乗務時間の限度は？

会社→深夜帯を含めば3時間20分、一定程度の停車時間があれば4時間となる。

組合→冬期で長岡駅留置による列車の持ち替えが発生すればさらにきつくなる。

会社→今冬期はまだ決定していない。解消できるか約束できないが検討していく。

8. 指導担当・支社兼務者・副長の短時間行路乗務についての考え方を明らかにすること。

●会社回答：短時間行路については、箇所の実態に応じて設定しているところである。

組合→乗務員勤務制度の見直しで乗務することになったが、考え方は変わったのか？

会社→変わってはいない。制度上では乗務は可能である。

組合→支社兼務社員の兼務の解除についての考え方はどうか？

会社→乗務実績が無かった。支社業務に専念してもらうため解除となった。指令員は兼務指定をしている。

組合→今後の指令員発令は兼務となるのか？

会社→乗務していた線区や乗務車種の都合もある。