



これまで築き上げたダイヤ改正プロジェクトの成果を反故する新潟支社の姿勢に対する申し入れ！

申14号2024年3月ダイヤ改正に関する第一次申し入れ

ダイヤ改正に伴う乗務員行路改正について各労働組合が要求を用いて会社と交渉するより、現場毎に行路検証を通じて理想の行路を作成し、会社も労働組合毎の交渉を解消し、働く社員が労働環境に感心を持つことができました。そのような成果を労使で確認してきた中で、次期ダイヤ改正における乗務員行路が各運輸区においてP Tが立ち上げられることなく、運転総括副長を中心とした一部の社員だけでダイヤ改正後の乗務員行路を検討している事実を確認しました。東日本ユニオンはこれまで労使で築き上げた成果を反故する姿勢に申7号を申し入れました。

申7号交渉要旨

- ・ P Tは各区所のニーズ反映と主務職等への課題付与であった。
- ・ 駅との融合のためにP Tで乗務員行路検討は見合わせた。
- ・ 管理者を中心に現場社員の要望は把握している。

申7号交渉では駅と運輸区との業務融合を理由に乗務員行路検討をできなかったと説明しています。しかし、業務融合が目的であればその理由には矛盾します。業務融合するからこそ駅と運輸区で検討するべきです。仮に駅と乗務員区所で作業ダイヤと乗務員行路を提示し、業務融合する中で双方の意見を取り入れながら検討して作り出すこともできたはずですが、それこそが、業務融合のあるべき姿ではないでしょうか？

短時間行路における要求実現！！

東日本ユニオンは制度導入から短時間行路が必要な社員が望む日に短時間行路を指定し、それ以外は短時間行路を設定しないことを要求しました。次期ダイヤ改正からは短時間行路を希望する社員がいる日にちのみ指定され、従来要求してきた内容が実現することになりました。