

不屈

~ You are not alone. ~



JTSU-E 勝田運輸区分会

2023/10/01 No.032

発行責任者 田口征司

2023年ダイヤ改正検証交渉について③



~車掌その2~



4項 以下の行路の食事時間を拡大すること。

C3 行路 567M~28M / C8 行路改 78M~2437M

C14 行路便 56M~529M または 529M~8M / C19 行路 19M~570M

→会社回答：現行で理解されたい。

- 各行路、他区との持ち替えがうまくいかず、乗り方含めて現行で理解されたいと回答した。
- C3 行路の 28M を 30M にすることは列車運行の制約もあり出来なかった。
- いわき場面では中編成ワンマン運転による列車制約も受けている。
- 食事時間 60 分以上を否定するものではない。食事時間の課題があるという主張は受け止める。
- すべてを解決とはならないが、振り返りやブラッシュアップを行い解消に向けて検討はしていく。

5項 C15 行路の夜間休養時間を拡大すること。

→会社回答：現行で理解されたい。

- 先に着いた人が先に起きることを基本として行路を組んでいる。
- 5 時間 39 分という時間の中で、ただ睡眠をとるだけでなく、入浴やシーツ交換、着替えなどにより寝る時間は更に削られている。
- 会社は「自分で休んだところは自分で整備して戻す」という考えであり、感染拡大防止の考えに変わりはないとしてシーツ交換を元に戻す考えは無い！
- 行路のクロスのみならず、様々な方法で拡大することを検討していく。

6項 C19 行路と C1 行路を泊行路とすること。

→会社回答：現行で理解されたい。

- 職場から日勤があった方が良く声があがっているので日勤行路とした。
- 遅日勤・早日勤にすることによる弊害が発生しており、列車で通勤が出来ないことや過去に発生したトラブルも実態として報告している。
- 会社としては泊行路に出来ることは認識一致しており、規定上でも問題は無い。
- 泊行路が妥当であることを突きつけたが、会社は C19 行路・C1 行路は日勤が妥当である根拠を明確に説明しなかった！
- 会社に根拠を求めても 具体的な回答が無く根拠も示さないため、会社回答は「出来ない」という事を確認し、対立で終了した。

会社は職場の声に真摯に向き合うべきだ！