

協約・協定改訂 職場要求を勝ち取ろうシリーズ ⑨

2013年度協約・協定改訂第5回団体交渉 ダイ改の度に長くなる行路を改善せよ！ 新人事賃金制度は努力しても報われない制度だ！

本部は9月6日、2013年度協約・協定改訂第5回団体交渉を開催しました。今回は「労働条件について」のうち、勤務関係、賃金関係、通勤関係、出向社員の労働条件について議論を行いました。

主な議論は以下の通りです。詳細は業務速報を参照してください。

組合：乗務員の交番作成は在宅休養時間を確保するため、1行路の拘束時間を24時間以内とすること。3月のダイヤ改正以降、伊那松島運輸区では拘束時間が24時間を超え、明けにもかかわらず勤務終了が16時38分という行路ができた。このような行路は疲労が蓄積し安全上問題である。

会社：拘束時間はいたずらに長くしているわけではない。ダイ改ごとに改善している。個別の行路についての議論はできない。

組合：ダイ改を重ねる度に拘束時間が長くなっているではないか。改善を求める。

組合：日中の駅では休憩時間を交代でとるため、1人で改札、券売機、精算機の対応を行わなくてはならないことがある。休憩時間でも最低2名体制とすること。

会社：駅の体制は乗車人員や取り扱い収入を総合的に勘案して決定している。適切に要員配置を行っているので要員を増やす考えはない。

組合：実際に業務が輻輳している。要員を増やすこと。

組合：駅の遺失物処理システムは夕方になると各駅からの入力作業が輻輳するため、処理速度が著しく低下する。システムの処理能力を高速化すること。

会社：現行の処理速度で十分である。

組合：新人事賃金制度以降に昇格できなかった社員は、今年の定期昇給額が2,000円である。新人事賃金制度は、努力しても報われない制度である。

会社：その様なことはない。相対的に努力した社員が報われる制度である。

組合：「相対的」とは説明されていない。会社が知っていることは、全員が努力しても一部の社員しか報われないということだ。

組合：会社は通勤経路について、一方的に「最も経済的な経路」としたため通勤時間が長くなる、乗り換えで1km以上も歩くことになる、といった不満の声がある。通勤経路は組合員が最も効率的と考える経路を認め、通勤手当を支給すること。

会社：最も経済的な経路の通勤手当を支給している。これを変えるつもりはない。

組合：経済性ばかり追求するのは間違いだ。15分以上短縮される場合の例外措置を乗り換え時間にも適用し、トータルで15分以上短縮となれば認めること。

次回(第6回)団体交渉は9月10日(火)です。労働条件、運輸系統の社員運用、60歳定年、専任社員の雇用条件・労働条件について議論します。