

投光器 学習版

国労東海貨物協議会
2013年2月25日 No.28
発行責任者 鈴木 和巳

今回はダイヤ改正について、白紙ダイヤ改正と言われた今回の改正により あなたの職場ではどう変わりましたか？

先日、組合との「ダイヤ改正交渉」が終了し、ダイヤ改正に向けた準備は着々と進んでいます。今回のダイヤ改正の目玉は「吹田貨物ターミナル駅新設と百済駅リニューアル改良」及び「隅田川駅貨物輸送力増強事業」の2大インフラ事業の完成に伴う輸送改善を柱に、様々な部分で新しいコンテナ輸送の体系を作るとされています。



中距離列車のパターンダイヤを組み込み、列車停車パターンの見直しを行い、E&S機能を最大限発揮した中継改善など、お客様のニーズに応えサービスの充実を図り、鉄道貨物への誘致を狙った改正のようです。会社の思惑通りに明るい未来が見えてくれることが我々社員にとっても喜ばしいことですが、このダイヤ改正時というのは私たちの働く条件を改善する機会でもあります。

何とかしたい問題が何ともならない！

東海道の中間輸送を担う東海支社としては乗務員のW泊解消や要員問題、休憩・休養時間の拡大など多くの問題解消に向け各組合が交渉を行ってきています。しかしながら交渉期間や回数が少ないということ、あるいは既に作業ダイヤ・箱ダイヤが概ね決定していることなどを考えると、残念なことに詳細部分の変更や四半期での変更を求めるより方法がありません。

現在の状況は本社が貨物労組の内諾を得た上で本社提案を行い、その後、地方での提案となっているようですが、貨物労組の対応が大きな鍵となっています。



今回のように大きな変更を伴う改正であれば、もっと早くから提案をするべきであり、国労としても昨年の見直し交渉時から早期の提案を求めてきました。提案時の冒頭、会社から謝罪がありましたが、ここ数年同じことが続いています。会社が第一組合である貨物労組に一定の配慮をすることは否定しませんが、地方交渉に影響が出るほどの配慮が果たして必要なのでしょうか？

国労は「ダイヤ改正交渉」を集約するにあたり、以下の6項目を会社に求めてきました！

1. 特休、公休、年休が完全に消化出来る要員を確保すること。
2. 各系統の要求については改善に向け努力すること。
3. 教育・訓練は各職場において問題の無いよう実施し安全には万全を期すること。
4. 高齢者及び嘱託社員の労働条件改善に努力すること。
5. 今施策で生み出された要員の活用にあたっては本人の意思を十分に尊重し問題の無いよう実施すること。
6. ダイヤ改正後に「見直し要求」を申し入れた際は速やかに団体交渉を開催し問題の解決を図ること。

この投光器学習版は国労東海本部のホームページにも掲載されています。

国労東海本部のURLは <http://www.kokurotokai.com> です！