



HPはこちら

東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合
発責 教育・広報部
2022年2月25日 No.411

新幹線統括本部「2022年3月ダイヤ改正について」団体交渉

東日本ユニオンは2月10日、新幹線統括本部と幹申第3号「2022年3月ダイヤ改正について」に関する申し入れの団体交渉を開催しました。

コストダウンを目的とした業務指示は 新幹線乗務員だけが背負うのか！

経営側：コストダウンを目的に、3月ダイヤ改正から自動車便乗を在来線便乗に変更する。在来線の輸送混乱や天候などによって箇所長判断で自動車便乗を指示する場合もある。

組合側：コストダウンを目的とした業務指示は新幹線乗務員だけか。今後、系統を問わず新幹線車両センターに業務などで行く場合は業務用自動車等も使わず、在来線を使用するというとか。

経営側：新幹線統括本部管轄では乗務員の在来線便乗のみである。そのほか、業務などで新幹線車両センターに行く場合はケースバイケースでの判断になる。

組合側：豊野駅から長野新幹線車両センターに行く場合、真夏日や大雪時での歩行のほか、夜間歩行における防犯上の不安が出ている。

経営側：目的はコストダウンなので「必要のない日のタクシーは減らす」という考え方である。例えば真夏日が続けば社員の健康管理を考え、結果として毎日出すこともあり得る。徒歩が危険と判断した時にはタクシーを出す考えである。社員の安全を犠牲にしてまでやろうとしていることではない。不安になっている社員には丁寧に説明していきたい。

組合側：白新線大形駅から新潟新幹線車両センター着発線までの徒歩は、およそ2.5kmとなる。現地の状況を正確に把握できない箇所長の判断は適正に行えるのか。

経営側：それも含め、箇所長が責任を持って適正に判断する。

組合側：社員が事故やケガをする事態は、労働組合として絶対に認めない！事後の対策ではなく、発生さない判断を求める！

国鉄が経営破綻し、JR東日本になってからも実施していた自動車便乗を、今回のダイヤ改正で初めて在来線便乗に変更します。

労働組合は、赤字でのコストカットによる負担が乗務員だけに押し付けられ、さらに業務内容で危険が高まるようなことがあれば断じて許しません！

異常気象時に自動車便乗への判断が適正に判断されるのか
しっかり検証していきましょう！