

「盛岡支社・秋田支社における乗務員基地再編の概要について」 解明交渉①

1項 大館運輸区を廃止しても輸送の安定性を維持できるとする根拠を明らかにすること。

会社) 各運輸区の担当線区を集約することによる乗務員操配の簡素化と、引き続き早めの乗務員操配をすることにより、輸送の安定性は維持できると考えている。

組合) これまで東能代駅～大館駅間において区間運休が発生した際、秋田駅～東能代駅間の折り返し運転などに秋田運輸区や大館運輸区から乗務員の送り出しをしてきた。異常時が発生した場合の課題はないのか？

会社) これまで大館運輸区が特急乗務をしていないので乗務員手配できない場合があったことや、奥羽本線では秋田・弘前・大館・青森・指令で打ち合わせし運休、乗務列車、行路の持ち替え等を決めていたが、再編後は秋田-弘前-指令での打ち合わせとなり迅速な対応が出来る。

組合) 東能代駅付近にて電車の車両故障が発生した場合、東能代運輸区の指導担当が現地に向かい対応することはあるのか？指導担当も不安を感じている。

会社) 過去にも対応した経緯はある。東能代運輸区の指導担当も EC 免許を持っていて構造も把握している。タブレット異常時共有などもあり運用指令一検修で判断するなど臨機応変に対応出来る。

組合) 東能代運輸区が電車を持つことにより指導担当の不安解消、輸送の安定性につながると考えている。

会社) ダイヤ改正の行路についても検討中。効率的な行路が出来るのであれば東能代運輸区で電車を持つことも考えられる。

組合) 大館駅構内、東能代駅構内の入換えが出来ないとはならないように、ダイヤ改正で行路を検討していくのか。

会社) 各区の意見も聞きながらやっていく。秋田運輸区でも大館駅構内の入換え教育を行うように伝える。

2項 各運輸区の改正後の行路枠数に対する必要な要員を明らかにすること。

会社) 各運輸区が行路枠数を提示しているところであり、業務に必要な要員は確保していく考えである。

組合) 現場では要員の増減が見えない中で乗務員基地再編の説明がされ不安を感じている。

会社) 提案交渉にて行路枠数は提示させてもらっているが、ダイヤを組みながら変わっていくこともある。数字が一人歩きしないように決まった段階で示したい。

組合) 担う側の不安をいかに解消するかが重要。現段階で想定しているものを示していただきたい。

会社) 効率的な運用に向けて各運輸区とも調整している。現段階で示せるものはない。

3項 大館運輸区社員の異動時期について考えを明らかにすること。

会社) 盛岡支社・秋田支社における乗務員基地再編時期に合わせて行う考えである。

組合) 施策実施日が確定していない中で、乗務員基地再編時期に合わせてとは、一斉に異動すると捉えればよいのか？

会社) スムーズに移行していくことを考えると、要員需給も見ながら前段で異動することもあり得る。

組合) 異動に関して自己申告書を基にした面談にて、本人希望を把握した上での異動が「基本」という考え方は変わらないか。

会社) どういった経歴、経験乗務線区等も含めて一つの基準であり「任用の基準」に基づき異動になる。

組合) 大館運輸区所属、弘前運輸区兼務として、乗務できるよう教育することはあるのか？

会社) 一つの案としてはある。様々なことを勘案しスムーズに移行できるようにしていく。

組合) 会社施策による異動であり、通常とは異なる。3月の実施となれば、就学・就職等ライフイベントとして大事な時期となる。社員一人ひとりの状況をしっかり把握した上で実施すべきである。

会社) 会社としても通常の異動ではないことは認識している。面談等でしっかり把握し、一定の配慮もできる。会社として社員をしっかりと見ていく。