

幹本申 10号(3月15日)

「2024年度 幹総セ業務計画について」に関する交渉を行う！②

5. 2024年1月23日に発生した東北新幹線架線垂下の事象を踏まえ、車両形式ごとの救援パンタを各新幹線車両センターに配備し、定期的に教育・訓練を行うこと。

(会社) 社内にPS207用の救援パンタがあることは確認した。

(組合) PS208以降に対応できる救援パンタを配備する計画、教育を行う計画はあるのか？

(会社) 振り返り会議を行っている。車両救援について比較的良い取組みができたという認識だ。救援パンタの配備や教育訓練も含め、より良い対応ができるように検討していく考えた。

(会社) いつとは明言できないが、救援については訓練や認識合せの場は確保していきたい。

6. フレックスパターンの指定・変更については、社員の仕事と生活の両立を推進する観点から、管理者とコミュニケーションを図った上で業務に支障がないと判断した場合は、個人都合でのパターン選択を可能とすること。

(組合) 11月に7パターンを設定したが、利用者が限定的で活用されているとは言い難い。

(会社) 業務のある時間、対応しなければならない時間にパターンを指定する。幹総セの日勤時間は08:55~17:25なので、その中にコアタイムがある標準フレが基本となる。

(会社) 標準フレ以外を指定する場合、特定の業務に限定しているわけではない。会議もダメとはならない。「パターンを変更しないと対応できないのか？」が1つの判断基準となる。最終的にパターンを変更するしないは管理者の判断となるが、まずは相談して頂きたい。

7. 新利府駅で降車するお客さまから「出口がわからない」とのご意見を多々頂いていることから、ホームへの案内板設置および利府線車内での案内放送を実施すること。

(組合) 昨年も申し入れている内容だ。

(会社) 情報発信推進PTと仙台統括センターで、案内板の設置に向け取り組んでいるところだ。

(組合) お客さま出口を案内する車内放送も実施してほしい。東北本部と調整をお願いしたい。

8. 働き方改革を踏まえ、社員の仕事と生活を考慮した柔軟な通勤手段を認めること。また、列車通勤が基本となることから、通勤時間帯の利府線ダイヤの見直し、輸送障害発生時の代替通勤手段について検討すること。

(会社) 通勤手当に準じた取扱いが基本となる。職場の特情もあるで、職場ごとに定めたルールに則ることとなる。駐車場にも限りがあるので、一定程度の線引きは必要になる。

(組合) 列車時間が限られるため、明け勤務者やP半休者への臨時の許可証は認めるべきだ。輸送障害時や終電後にまで業務及んだ場合は、会社責任で代替手段を確保するべきだ。

(会社) 臨時の許可証を認める認めないは、幹総セでの判断となる。輸送障害時、出勤場面は「車両運用を守る」のために代替手段を準備している。退勤はお客さまの状況も加味して判断する必要がある。ケースバイケースにはなるが、必要な対応はしていく考えた。

働く仲間の声をもとに、職場改善に向けて議論を深めよう！