

50歳を超えての線路は安全確保に支障あり

12月5日、東海労三重県協議会は三重支店において、伊勢運輸区において行われている紀伊長島駅からの転勤者に対する線路見習いについて業務委員会を開催しました。

現場の組合員が、年齢的に体力・記憶力も低下してきているなかでの未経験の線路(多気～名古屋間)、新たな車両(75系など)での乗務は不安であると現場の管理者に伝えていることに対して、支店は教育を強化することによりフォローしていくと回答しました。線見は大変だ無理だと言っていることに、厳しい教育で運転できるようにしていくと矛盾したことを言っているのです。仕事をしないと知っているのではありません。多気～新宮間の方が仕事もきついし、運転も大変なのですが、長年運転してきているから多気～新宮間専門で乗務させてほしいと言っているのに過ぎないのです。

線見の必要の理由を明らかにしない会社

現場でも、今回の業務委員会でも線見教育の必要性を会社は明らかにしません。「会社が必要と判断したからやってもらおう」と一方的な都合のみを押しつけてきています。理由が言えないということは理由がないと言われても仕方がないのではないのでしょうか。苦勞を押しつけるならば納得する理由を説明すべきです。

紀伊長島駅乗務員配置廃止による統合で要員が逼迫

3月に紀伊長島駅乗務員配置廃止により伊勢運輸区へ乗務員が転勤して以降、年休が出にくい状況が続いています。運転士では11月末で平均11日の年休消化日数だそうです。年間を通じた波動はあるにせよ、一人あたり2～3日取り切れていない状況です。区全体でいえば120日ほどの要員が不足していることとなります。これは、無理な転勤による教育にかかる要員確保のしわ寄せです。このような状況でも会社は年度初の要員計画通りと回答しています。本当に年休消化ができるのでしょうか？年度末までに後3ヶ月しかありません。私たちは会社が責任を持って要員を確保し、年休消化をさせることを要求します。