



2019年 3月 5日
第120号

JR 東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実

編集 情宣部

ホームページ

<http://www.jreu-yokohama1.jp/>



申10号「ライフサイクルの深度化」制度に関する検証申し入れ交渉②

～①からのつづき～

4. 「ライフサイクルの深度化」制度による異動者の教育については、輸送業務の研修は、現場での見習い業務を開始する前に終了すること。

必要な教育は実施していく。

＜組合＞久里浜の研修センターの設備が不十分であり、講師等には大変努力して頂いた。車両がないのは会社に責任がある。

＜会社＞12陣は4班に分けて研修を実施し、研修センターの協力もあり机上研修が終了した。

5. 「ライフサイクルの深度化」制度による異動者の駅からの戻りは、元職場を基本とし、本人希望・生活設計に特段配慮すること。

運転士として乗務員区所に復帰する場合には、当該元職場に異動することを基本とする。なお、駅輸送業務等の従事期間満了前に本人の希望を前広に把握し、施策の主旨等を総合的に勘案して配置することとなる。必要な教育は実施していく。

＜組合＞駅における面談はどのように行われているのか。

＜会社＞駅においても定例の面談で本人の意思を確認し丁寧な面談を行っている。

6. 線区のプロ作りを基本とするために、鶴見駅、武蔵溝ノ口駅、町田駅、橋本駅、茅ヶ崎駅を対象駅と拡大すること。また、関内駅、藤沢駅、鎌倉駅においては、輸送主任の作業ダイヤを新設すること。施策を担う主任運転士への発令は輸送主任を基本とすること。

現段階では配属駅を拡大する考えはない。なお、配属駅では、「労働条件に関する協約」第298条に基づき職務手当が支給される業務に従事することとなる。「ライフサイクルの深度化」については、覚書等を踏まえて取り扱っている。

＜組合＞以前にも議論しているが、鶴見線営業所や茅ヶ崎運輸区においては乗務線区に配属駅がない。「線区のプロ」をつくることを考えると、鶴見駅、茅ヶ崎駅は異動駅として拡大するべきである。

＜会社＞「線区のプロ」作りの考えを否定はしないが、「ライフサイクルの深度化」施策の3つの考え方は「駅の安全性の向上」・「お客さま目線」・「運輸のプロ」をつくることであり、支社として物理的、立地的に異動駅を拡大する考えはない。なお、手当についても就業規則に則り従事する業務に対して支払いをしている。

＜組合＞「ライフサイクルの深度化」制度での議論経過に則り乗務していた線区での駅輸送業務等に従事することを基本とすると会社は回答したことから乗務線区の駅を拡大するべきである。意見の一致が図れない。継続議論とする。

＜会社＞了解。

**以上を持って交渉は終了しました。
今後、組合員とともに「ライフサイクルの深度化」制度
の検証行動を進めていきます。**