



2022年 6月 23日
第220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 担当

ホームページ

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



申36号 「運輸関係現業機関乗務員運用の見直しについて」に関する説明申し入れ 団体交渉を行う！

横浜地本は6月20日に表題の団体交渉を行いました。交渉で明らかにした会社の考え方の概略と特徴は以下の通りです。

組合側	会社回答
この施策がめざすものは何か？	「現業機関における柔軟な働き方」と考え方は同じだ。広く多く、平等に、体験することから始める。その先はもっと勉強していく。活躍フィールドを広げていく。
乗務行路内の呼称が、区所により異なるのは何が違うのか？	区所で考えてもらった結果であり、中身は同じことである。行路の一部に設定する「その他時間」において駅業務を担う。
この施策で担う「駅業務等」とは何を示しているのか？	お客さま案内業務である。現金扱いについては駅指導の下となる。駅により、出改札、遺失物対応、車椅子対応、車内点検がある。
現場における説明と、今回の交渉における回答が異なっているが。	現場で説明している内容を確認する。統括センター社員の指示に従うように説明を行っている。明記されていない業務もある。
乗務員が「その他時間」で駅業務を可能とする根拠は何か？	「指定した業務」であれば可能である。本務として入るわけではない。変革のために、体験して視野を広げてもらう。
乗務行路の途中に「駅業務」を入れた根拠は何か？	駅と乗務員区で出せる時間をすり合わせた結果である。行路内で「前・中・後」どこに配置するかはこだわらない。
「その他時間」で行っているマイプロや委員会との違いは何か？	「その他時間」の主旨が違う。休日出勤だったとしても、駅業務には就いていただく。短時間行路とは位置付けが異なる。
(営業)統括センターに属さない運輸区は兼務発令するのか？	対象は全社員である。(営業)統括センター以外は「兼務発令」が必要であるため、兼務発令を行っていく。
指導担当や企画部門社員、管理者も提案された行路を担うのか？	指導担当は自職場であるので可能。企画部門社員は対象であるが外す。管理者は対象であるが検討中だ。
乗務員区の本体エルダーも「駅業務」を担う対象となるのか？	2022年度以降のエルダー契約では対象となる。それ以前の方は、契約外のため希望しない場合は「上長の指示」によることとなる。
駅と乗務員区の将来展望はどういうものか？	まずは統括センター化で、柔軟な働き方をめざす。資格を持っていれば、垣根なく、制約なくやってもらう。
駅の視点からの乗務業務はどのように考えているか？	車内改札程度は想定している。地域特情を踏まえる。繁忙期はあるかもしれないが、効率を悪くしてまで行うものではない。
乗務員が駅業務を担うための座学やOJTの考え方は？	現段階では資格業務は考えていない。今回は案内業務がメインであり、経験とOJTから対応できるものと考えている。
駅業務時の乗務に関する貸与品と私物の扱いはどう考えているか？	カバンは本区やホームの指定の置き場となる。大船駅ではセーフティーBOXを調整である。国府津駅は乗務員用の設備はない。
輸送総合システムの実績入力とは？	「車両監視」で入力する。本社で対応を検討中である。
業務指示の指揮系統についての考え方はどうか？	その作業における管理者が誰なのかによる。乗務前後は乗務区、駅では駅、乗務中であれば指令となる。
今回提案された駅以外へ、対象駅を拡大する考えはあるのか？	現時点で示せるものはないが、継続していく中で拡大することはあるかもしれない。
今回提案された乗務員区以外で、乗務行路の中に駅業務を含む行路を作成するのか？	効率性を犠牲にせず、行路数を増やさずにできるならば考える。稠密線区は難しいので、委員会や日勤など他の方法で考える。短時間行路は主に育介利用者が使っているので現実的ではない。

安全とサービスレベルが低下しない施策にするため職場で議論しよう！