



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 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、 <u>体験することから始める</u> 。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「 <u>その他時間</u> 」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、 <u>体験して視野を広げてもらう</u> 。 |
| 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。 <u>行路内で「前・中・後」のどこに配置するかはこだわらない</u> 。 |
| 「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。休日出勤であっても、 <u>駅業務には就いていただく</u> 。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「 <u>兼務発令</u> 」が必要であるため、 <u>兼務発令</u> を行っている。 |
| 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、 <u>契約外のため希望しない場合は「上長の指示」</u> 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、 <u>柔軟な働き方をめざす</u> 。 <u>資格を持っていれば、垣根なく、制約なくやってもらう</u> 。 |
| 駅の視点からの乗務業務はどのように考えているか？ | <u>車内改札程度は想定している</u> 。地域特情を踏まえる。繁忙期はあるかもしれないが、 <u>効率を悪くしてまで行うものではない</u> 。 |
| 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 <u>案内業務がメイン</u> であり、 <u>経験とOJTから対応できるもの</u> 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。大船駅ではセイフティーBOXを調整中である。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？ | 「 <u>車両監視</u> 」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、 <u>継続していく中で拡大することはあるかもしれない</u> 。 |
| 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、 <u>行路数を増やさずにできるならば考える</u> 。 <u>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</u> 。 <u>短時間行路は主に育介利用者が使っている</u> 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！