

# 業務部速報

No. 94

発行 18. 5. 23

JR東労組 業務部

## 申18号 「駅の将来展望についての申し入れ」第1回団体交渉を行う！ ②

**第5項** 各支社における今後の想定される委託駅名ならびに委託に伴う具体的なスケジュールを全て明らかにしたうえで、労使合意に基づき実施すること。

時間軸を意識してスピード感を持って進めていくために、地本－支社間の労使議論の時間をつくり、具体的なスケジュールを示し、労使合意に向けた努力を惜しまない。 **確認!!**

**第6項** 今後、JR本体や駅受託会社等で駅や旅行業の要員をどのように確保していくのか明らかにし、現在行っている新入社員の首都圏配属を中止すること。

**会社** 要員面もあるが、教育的効果として首都圏で働くという貴重な経験を積んでほしい。

**組合** 地方に戻った組合員がプラスになったと感じていない。会社の思いが本人に伝わっていない。

**組合** 首都圏の車掌の要員需給にも影響しているのではないか。

**会社** 乗務員の要員需給は駅・乗務員系統として総体で見ている。

**第7項** これまで駅業務委託・業務移管を進めていた箇所について、駅遠隔操作システム導入や無人駅にするなどして業務量を下げる場合やグループ会社で要員を確保できない場合については、JR本体と議論し、必要性がある場合にはJR本体の駅に戻すこと。

**組合** 業務委託後に、エルダー社員が配属できないような運営があってはならない。

**会社** 雇用の場の確保は会社のミッション。エルダーの働く場を無くさないようにしていく。 **確認!!**

**組合** 直営・委託問わず有人駅の要員を確保が必要。委託先が確保できなければ直営とすべき。

**会社** グループ一体で生産性を高める。要員割れが起きないように然るべき措置はしていく。

**第8項** 「管理駅」について定義、考え方を明らかにすること。その上で、「管理駅」が管理する「被管理駅」の数については「管理駅」の体制を考慮すること。

**会社** 「管理駅」という明確な定義はないが、強いて言えば「現場長」のいる駅ということ。線区によって形態が様々だ。異常時は「総体で対応する」のが鉄道の特徴とも言える。必要な要員は配置する。

**組合** 管理駅は業務が輻輳して時間外労働も多い。管理できる駅数にも限界がある。

**会社** 適正な管理が出来る範囲で指定しており、一律的なものはない。

**組合** 列停復位や障害対応など、管理駅がカバーしきれっていない。

**会社** 運転取扱いにあたらぬ業務は、委託範囲拡大もしてきており、今後も拡大を検討していく。

**第9項** 雪害における旅客救済や防災の視点、輸送の安定性確保の観点から「秋田新幹線・山形新幹線」の駅、特急停車駅についてはJR本体運営の駅とすること。また、JR本体運営の有人駅を、例えば50キロごとに置くなどし、それらの駅を「防災拠点駅」として設定すること。

**組合** 雪害など輸送障害が多く発生する箇所での入換対応や、最終的な安全確保はJRの責任だ。

**会社** お客さま救済や案内はJRが対応すべきだ。しかし、委託駅が何もしないとはならない。 **確認!!**

**組合** 輸送障害時の代行手配は、JRの地区駅や指令を通すので、適切にできないこともある。

**会社** 情報伝達経路をしっかりと機能させる。現場が手配できる仕組みなどは検討する。

**組合** 地域や線区によって、同規模の駅でも事情が違ふ。そういった特情を考慮して委託駅は決定する流べきだ。

**会社** 特定の要素だけで判断しない。どのような条件なら委託できるか検討する。現場の意見を聞いていくし、結果的に委託しない判断もあり得る。

**働きがいのもてる駅職場を創るため 職場の声をもとに交渉を続けます!!** 次回は5月25日です