



大地申第9号 「**駅業務執行体制の見直しについて**」に関する説明交渉開催！その1

2月15日、地本一支社で大地申9号「駅業務執行体制の見直しについて」に関する説明交渉が開催されました。

1. 新幹線ホーム業務を担当する輸送職の一部を営業職に変更する目的と根拠を明らかにすること。また、今施策を実施するメリット及び想定される課題を明らかにすること。

回答：新幹線列車に対する乗降終了合図が乗降終了表示に変更されたことに踏まえ、より柔軟な業務執行体制を構築することを目的として、輸送業務体制の見直しを実施する。

《交渉議事抜粋》

組：今施策の目的であるより柔軟な執行体制とは？

会：10月1日に乗降終了合図が乗降終了表示に変更された。改正前は運適が必要だったが変更になり、輸送主任以外の営業職が出来る。主任職以外の輸送職でも対応が出来るので柔軟な体制となる。

組：今施策のメリットと課題は？

会：勤務が組みやすくなる。人材育成にもつながる。どのようにやっていくかは現場と打ち合わせしながらやっていく。

組：今施策に、なぜ那須塩原駅が入っていないのか？

会：合図が表示になったことは一緒だが、それぞれの駅で体制が違い、一律にはいかない。

組：日中帯は1時間に1本の運行だ。大宮駅比べたら圧倒的に本数が少ない。利用状況を考えたら那須塩原駅でも今施策をやるべきではないか？

会：運転取扱い業務が無くなるわけではない。ここを念頭においてやっている。合図の事だけを考えて進めているわけではない。

組：施策の目的からすると輸送職と営業職を横断的に出来るようになる。要員需給はどこも逼迫しており柔軟な体制は必要だ。なぜ、那須塩原駅だけやらないのか？疑問を解消していただきたい。

会：営業職に出来るか検討した結果やらないと判断した。

組：会社回答は矛盾している。那須塩原駅で柔軟な体制にしない理由が分からない。

会：現状、輸送主任が改札に入っており柔軟な体制を組んでいる。運転取扱い業務が出来る人を残す判断をした。一律に見直すことが出来ない。

組：55h教育を受けた以外の人が出来るとなっていく。営業職の人は輸送業務において知識や経験が不十分だが、今後どうしていくのか？経験値が下がっていくのではないか？

会：しっかりと教育する項目を設定し、教育をしていくので安全レベルが下がるとは思っていない。見極めの項目があり、これまでもやっている。運転取扱い業務をやっている人にはやってないが、営業職に対してはやっていく。