

業務部速報



No. 57

発行 21. 10. 4

JR東労組 業務部

申10号

「現業機関における柔軟な働き方の実現について」に関する申し入れ 第2回団体交渉(7項~26項)を行う! ① 10月1日開催

■7項~11項について、具体的な要求の実現には至りませんでした。しかし、団体交渉の議論において認識を一致してきた点があります。特徴点は以下の通りです。

7.主たる業務が乗務員の組合員が、乗務割交番に則り勤務が指定される月においては、駅業務の指定を行わず、乗務割交番以外で勤務が指定される月において駅業務の指定を行うこと。

組合 交番内の行路に駅業務を入れるべきではない! 全員が担えるわけではない。枠外で運用すべきだ。	会社 要求を否定するものではない。一律的にはならないが、各職場で状況を踏まえて判断していく。
行路作成の上での判断基準は、箇所の業務量、非効率的な教育にしないこと、本人の技量維持で良いか。	他の判断基準もあるかもしれないが、大まかにはその通りである。
何もかも現場に委ねるのではなく、労使の議論を踏まえて本社・支社でマネジメントをしていくべきだ。	その通りだと考える。マネジメントの観点では支社なのか本社なのかはその時々を見て対応していく。 確認!

8.主たる業務が駅業務の組合員が、日単位及び時間単位で乗務を行う場合は、車掌行路及び運転士行路と限定し、不安なく乗務できる体制とすること。

組合 主たる業務が駅業務の組合員が乗務する場合は、安全確保・技量維持の観点から、基本的には日単位での乗務が望ましいと考える。	会社 行路を限定する方もいる可能性はある。ワンマンもあり業務を限定すると硬直的になる。個々の状況を見て指定していく。
本人が不安を抱えたまま乗務することのないように教育し、乗務する体制、環境を整えるべきだ。	基本的に見極めを行っている。不安は本人の申告が必要なため申告しやすい雰囲気でのマネジメントはしっかり行っていく。

9.時間単位の働き方で乗務を行う場合は、乗務後に地上勤務を指定すること。

組合 リスク回避のためにも乗務後の地上勤務が望ましい。基本的に乗務と乗務の間に駅業務等を組み込むべきではない。	会社 パターンとしてはある。乗務後に地上勤務としなくても安全は保たれる。生産性が向上する観点も必要。一つ一つの業務に集中することが大前提。
鉄道事業の特性・専門性がある。人間労働のため肉体的・精神的な疲労等があり基本の働き方を一定程度整えるべきだ。	安全がトッププライオリティである。安全確保したうえで柔軟に対応していく。本質的にはズレていないと考える。 確認!

10.「新たなジョブローテーションの実施」における指導担当の配置・育成等の議論経過を踏まえ、職場の安全レベルの維持・向上に重要な役割を担う乗務員の指導担当については、添乗指導、教育・訓練等の人材育成に関する主たる業務が確実に遂行できる環境を確保するため、他系統の業務を行わないこと。

組合 指導担当自身と職場全体の安全・技術レベルを高めることや負担等を考慮して、指導業務に専念し、これ以上業務の幅を広げるべきではない。	会社 乗務にかかわる部分は主たる業務でしっかり行ってもらいたい。指導業務を行いつつ他の業務に視野を広げていくべきと考えている。主張を否定するわけではない。
指導担当としての業務を確実にこなせる環境を確保し、育成と配置を行っていくこと。	指導担当としての変わらない業務があるため、その業務に専念出来る環境は作る。 確認!

11.技術指導担当として発令を受けている期間については、他系統の業務を行わないこと。

組合 乗務員の見習いを指導しながら、教導が駅業務の見習いを行うことはすべきではない。	会社 想定はしづらい。ケースとしては少ない。
転換養成、異動者、駅の教育担当者についても教育に専念できる環境を整えること。	これまでと大きくは変わらない。他の業務は行わないと一律には言えない。様々な状況を見て指定していく。

②へ続く