



東地申第5号

「上野統括センターにおけるお客さまサポートコールシステム運用拡大に関する申し入れ」団体交渉を行いました！ その⑤

【田端駅・田端乗務ユニット】

1. 輸送障害等において、田端駅の営業が終了した後も三河島、尾久駅が営業をする場合の対応を具体的に示すこと。

回答)尾久駅、三河島駅、田端駅相互間で連携し、必要な対応を行っていく考えである。

組合:常磐線や高崎線、宇都宮線が遅延、遠隔先の田端駅が山手、京浜の営業を終了しているケースは想定しているのか。

会社:遠隔を切って尾久や三河島が直接対応(遅れ時間にもよる)する。箇所の判断、切り離すなどは双方で打ち合わせする。

2. 田端駅の終電帯の改札業務については、原則として駅業務ユニットの社員を配置し、田端乗務ユニットに所属する社員のみでの終電時間帯の改札業務は行ないこと。

回答)これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方を進め、成長意欲・チャレンジを具現化できるフレキシブルな組織(職場)で一人ひとりの活躍フィールドを広げていく考えである。なお、担当する業務を限定する考えはなく、業務上の必要や社員の能力・適正等、総合的に判断して行うこととなる。

組合:現在の田端駅の終電対応は改札遅泊1、送主1、副長1、乗務 UT 融合行路1だが、改札の泊ダイヤ(早、遅)についても田端乗務ユニットの社員にやらせようとしている。

会社:乗務 UT だけでと縛るものではないが可能性はある。

組合:慣れていない社員で固めるのは不安との声がある。

会社:(出面内で調整など)配慮はするが出面での力量により絶対できるわけではない。

認識合わず対立

3. 遠隔時間帯において、田端駅、尾久駅、三河島駅で同時にお客さま対応が発生した場合にも、お客さまにこれまでと変わらないサービスが提供できる体制を構築すること。

回答)引き続き、状況に応じて必要な対応を行っていく考えである。

会社:お客さまを待たせるケースはあると考える。3駅輸送混乱、駅の総力あげてまずは自駅の対応を行う。

確認:著しくサービスが下がることはない。

会社は新たな経営方針に「安心」を掲げています。駅は地域の顔です。

社員が不安なく働ける環境があってお客さまに「安心」が提供できます。

JR 東労組に結集し、健全な企業づくりに向けてたたかおう！