

2023.6.21

団交情報

NO. 837 <国労千交第6号>

申入日：2023. 5. 16

団交日：2023. 6. 14

国労千葉地方本部

「現業機関における柔軟な働き方の実現等に関する申し入れ」について交渉実施！

1. 茂原統括センター新設後、鴨川運輸区の「予備改札行路」作成の考え方について明らかにすること。

【文書回答】

就業規則等に則り取り扱う事となる。

- (組合) 鴨川運輸区で掲示が出されているようだが、「柔軟な出退勤箇所行路を希望する社員は申請書を現場長に提出する」とのことであるが、申請書を出せば認められるのか。
- (会社) 基本的に認められる。
- (組合) 蘇我運輸区との兼務になると、蘇我運輸区の本行路も含め乗務することはあるのか。
- (会社) 現時点では検討していない。今後、そのような働き方について検討していく。
- (組合) 蘇我運輸区に出勤後、輸送混乱が発生した場合、蘇我運輸区長の指示に従うのか。
- (会社) 兼務が掛かっているのでそういうこともあると思うが、行路に乗ることはまだ検討していない。
- (組合) 輸送混乱時の指示はどこからくるのか。
- (会社) 蘇我運輸区に出勤するので蘇我運輸区長の指示もあるが、鴨川運輸区長の指示もある。今回の仕切りとしては、鴨川運輸区のフェイスタイムを使って出退勤を行なっているところもあるので、基本的には鴨川運輸区の指示になると思う。異常時の状況によっては大きく変わることもあるかも知れない。
- (組合) 蘇我運輸区を行路に乗るにも訓練も必要になるが、いずれはそういうことも考えられるということか。
- (会社) 現時点では無いが、訓練や色々な整理もある。
- (組合) 予備改の当日に突発があった場合、代務の手配がつくまで東京まで特急の改札をやってくれというケースはあるのか。
- (会社) そのケースは無いとは言えないが、蘇我運輸区と鴨川運輸区で調整した上でこの列車を担当し

てくれというのはなくは無いと思う。

- (組合) 蘇我運輸区出勤で勤務指定された社員が、鴨川運輸区で年休や突発の発生により出勤箇所を鴨川運輸区に変更する場合はあるのか。
- (会社) 突発が出たタイミングにもよるが、予定されていた蘇我出勤の行路に充当していた社員を急遽、鴨川運輸区に呼んで乗せることもあり得る。
- (組合) 蘇我に出勤後、鴨川運輸区で突発が発生した場合は。
- (会社) 例えば、蘇我出勤の行路で貸与品を借り受け、乗務途中で鴨川運輸区のスジに乗って鴨川運輸区で終わった場合、借りた物は返さなければならぬ。どのように返すかは、状況によつての判断となる。
- (組合) 貸与品を返すため、戻らなければならないのか。
- (会社) ケースバイケースになると思うが、戻る場合は自分の時間で戻るということは無いと思う。
- (組合) 当日、出勤箇所が変わる場合もあるのか。鴨川運輸区で突発が出た場合、予備改をやめて、鴨川運輸区に出勤してくれというのはあるのか。
- (会社) 急遽の手配として可能性はある。
- (組合) 鴨川運輸区で予備組の社員が蘇我運輸区で乗務する場合も予備組の扱いか。
- (会社) そうだ。
- (組合) 7月1日から成田統括センターもできるが、銚子運輸区の車掌が佐倉運輸区の予備改を乗務する計画はするのか。
- (組合) 検討はしていくと思うが、現時点ではない。

2. 鴨川運輸区「トライアル」で実施した茂原駅での「指示業務」の内容について明らかにすること。

【文書回答】

本件については、企画業務等を指示したところである。

- (組合) 企画業務等を指示ということだが、どこでやっていたのか。会議室か。
- (会社) そうだ。
- (組合) トライアルということだから、駅の業務には就けなかったのか。
- (会社) 駅の業務の補助ということで、券売機案内とかの計画はあったが、実態として就いてなかった。
- (組合) 7月から統括センターになれば駅の業務も行うのか。
- (会社) そうだ。
- (組合) 駅の業務をやらせる場合は、駅長の指示か。
- (会社) そうだ。
- (組合) 本人が企画業務をやりたいという場合はどうするのか。
- (会社) 状況に応じてとなる。例えば駅が混雑していて、そこで企画業務をやるというのは難しいのかなと思う。ケースバイケースになる。
- (組合) 行ってみてからの話になるのか。

(会社) 鴨川の当直が、例えば駅のイベントがあるから駅業務の手伝いをお願いしますといった指示があると思う。

3. 新設する統括センターにおいて、乗務員を駅業務に勤務指定する予定の駅を明らかにすること。また、勤務指定にあたっては、通勤時間を考慮すること。

【文書回答】

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、勤務等の取り扱いについては、就業規則等に則り取り扱っているところである。

(組合) 駅業務に勤務指定する予定の駅はどこか。

(会社) 拠点駅以外もある。木更津統括センターの場合は、君津でもやっている。

(組合) 君津は何をやるのか。

(会社) 当直と改札業務。副長は当直、改札にはこれから入る。

(組合) いつからか。

(会社) 準備出来次第。

(組合) 駅業務を指定する場合、通勤時間を考慮して指定するのか。

(会社) 居住地は判断材料の一つにはなると思うが、この駅が最寄りだからこの駅というような限定的な運用は考えていない。

(組合) 茂原統括センターは駅の作業ダイヤ数が少ない。2 徹の駅で一人は元々の駅社員、もう一人は乗務員の場合、相手の方が心配になるのではないか。

(会社) 新入社員も教育した上で一本にしていく。乗務員はある程度知識は付いているのでしっかり教育していく。

(組合) 新入社員は見習いが終われば駅に継続して勤務するが、乗務員は月数回入る程度ではないのか。

(会社) 木更津の場合は、月 1 徹が多い。

(組合) 何徹以内という決まりはないのか。

(会社) 制限は設けていない。

(組合) 木更津乗務ユニットで駅業務に就いている人は何人いるのか。

(会社) 4 月のデータだと、運転士 4 人、車掌 3 人、見習いに就いている人もいる。

4. エルダー乗務員に駅業務を指定しないこと。

【文書回答】

就業規則等に則り取り扱うこととなる。

(組合) エルダーに聞き取りをして、駅業務を希望しなければ兼務発令しないのか。

(会社) そうだ。

(組合) 兼務は、その他時間での駅での業務を指定するためだけなのか。

(会社) 現時点ではそうだ。今回はその他時間にかかわる施策。

(組合) 今後変わる可能性はあるのか。兼務だと駅の作業ダイヤに入ることも可能ということか。

(会社) 制度上はできる。現時点の考え方としては、その他時間で業務を行うための兼務である。

(組合) 今後の話として、統括センターの乗務員が駅業務を勤務指定されると駅と兼務発令された乗務員が駅業務に勤務指定されるとで何か違いはあるのか。

(会社) 統括センターは一つの職場、兼務の場合は別々の職場というだけである。

(組合) 何か違うのか。

(会社) 大きく変わるものではない。

(組合) エルダー乗務員に駅業務を希望するかの確認をしたのはなぜか。

(会社) エルダーになるとき就労条件を提示した。その就労場所、業務を超えて業務することになるから確認した。

(組合) 駅業務を希望したエルダーはいるのか。

(会社) いる。

(組合) 兼務発令されるのは乗務員だけなのか。

(会社) 内勤、管理者も含まれる。

(組合) 駅で業務を行う場合、「行路表に〇〇時〇〇分から〇〇時〇〇分まで駅業務」と明記すると思うが、区で点呼後、どこに向かって移動するのか。

(会社) 駅によって変わってくると思う。

(組合) 貴重品等を持っていくのか。

(会社) そうなる。

(組合) 通常は点呼箇所から乗務開始箇所までの移動だが、駅長室に行って駅業務をやり、その後、乗務開始箇所まで行くので通常とは異なる。

(組合) 蘇我運輸区の場合は、蘇我駅で駅業務をやる場合は、一旦乗務員詰所によることになっている。

(会社) 確認する。

5. 乗務経験のある駅社員の乗務員運用計画を明らかにすること。

【文書回答】

社員の運用については、任用の基準に則り取り扱うこととなる。

なお、これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方の実現により、安全・サービスレベルの向上を図っていく考えである。

(組合) 木更津で何人いるのか。

(会社) 車掌として 1 人、運転士として 6 月から 2 人教育している。車掌は、通常行路を乗務している。

(組合) 運転士を 1 本にするための教育イメージは、ライフサイクルと同じか。

(会社) 乗務ユニットが乗務している線区に乗務したこ

とがあればライフサイクルと同じイメージである。

(組合) 教育期間は、駅の業務もやりながら運転士の教育を行うのか。

(会社) 確認する。

6. 統括センター設置に伴い被管理駅への巡回等、管理駅の業務内容に変更があれば明らかにすること。

【文書回答】

これまでの役割分担にとらわれない柔軟な働き方の実現により、安全・サービスレベルの向上を図っていく考えである。

なお、巡回等については(営業)統括センター総体で対応することとなる。

(組合) 統括センターに含まれる駅はフレックスを行っているのか。

(会社) 全個所にフレックスは導入されている。フレックスを適用されている人はいるが実運用としてはない。

(組合) 出面管理をする作業ダイヤとしない作業ダイヤがある。日勤の減る箇所は出面管理をしない箇所か。現行、成東駅の管理の変形の2日勤は出面管理しているのか。

(会社) 変形2日勤については出面管理していない。交代1が出面管理している。

(組合) 7月1日以降、成田統括センターでは出面管理していない変形4つが減るという理解でよいか。

(会社) そうである。

(組合) 茂原統括センターも同じか。

(会社) 同じような考えである。

(組合) 木更津統括センターも同じか。五井と館山が統括センターに入り一般で2つ減っているが。

(会社) 一般で出面管理していないものを削っている。数の関係については確認する。

(組合) 茂原統括センターになると勝浦駅と安房鴨川駅は管理箇所にはならないということによいか。

(会社) 管理箇所は茂原統括センターになる。

(組合) 備品管理などの委託駅と管理駅の関係は変わるのか。

(会社) 連絡体制などこのタイミングで変わるものはない。

(組合) 人身事故等発生時の現責も変わらないということか。

(会社) 本筋としては変わらない。

(組合) 委託駅への巡回頻度は現行どおりか。

(会社) 大きく変わるものではない。巡回頻度が極端に無くなるようなことは考えていない。

7. 駅が行う New Days 無人店舗の運営方法について明らかにすること。

【文書回答】

垣根を越えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務を行っているところである。

(組合) 実施されている駅と New Days の営業時間は。

(会社) 館山駅と安房鴨川駅で実施している。New Days キオスクの営業時間は館山駅が6時30分から19時。安房鴨川駅が6時30分から20時の営業である。

(組合) 駅の社員が行っている作業は何か。

(会社) 商品の品出し、陳列、整列などを行っている。

(組合) 何時から実施されているのか。

(会社) 安房鴨川駅は2月1日、館山駅は3月24日から始まっている。

(組合) 作業ダイヤに組み込まれているのか。

(会社) 作業ダイヤに入っている。

(組合) 作業時間はどのくらいか。

(会社) 開店と閉店に関わる場所はしっかり行っている。1分から50分かかる作業があるが、5分単位で行う内容となっている。品出しなどは作業ダイヤの中で出来るところで行っている。

(組合) 品出しは毎日行うのか。

(会社) 商品の入荷日が決まっているので毎日やるものではない。確認する。

(組合) 発注は New Days が行っているのか。

(会社) 現時点で JR では行っていない。

(組合) この作業は管理の作業ダイヤに入っているのか。

(会社) 一般の作業ダイヤで行っている。

(組合) 無人店舗は今後拡大していくのか。

(会社) 拡大していきたいと聞いているが、具体的な計画は聞いている。

8. 一部駅ホームに車いす用スロープの収納箱を設置するようだが理由を明らかにすること。また、乗務員が対応する駅を明らかにすること。

【文書回答】

バリアフリールートが整備されている駅において、乗務員による車いすをご利用のお客さまの乗降介助を実施することから設置した所である。

(組合) ホームと列車の乗降口に大きな段差がある駅についてはスロープの長さが165cmある。重量も重い。女性乗務員が扱うのは困難と考える。また、165cmのスロープには乗降口のレールに引っ掛けるフックが付いていない。乗降口から外れて落ちる事が懸念されるが。

(会社) 実際に段差を測り、傾斜角度を考えてその長さになった。フックは付いていないがゴムが付いている。きちんと掛るかも一度確認する。

(組合) 実際に扱って見ないと不安である。

(会社) 定例訓練などでスロープを扱って頂いたが、引き続き教育が必要と判断し、長いスロープを用意した。

(組合) 早急に訓練を行うこと。
(会社) 重さは 12kg ある。女性乗務員には大変と思うが構造上軽くはならない。訓練や教育の場面で長いスロープを体験できるよう乗務員区に話をする。
(組合) 駅では、車いすの取り扱いについてかなり慎重におこなっていると聞く。それに比べて、乗務員には短時間の訓練で取り扱えという。これでは事故につながる可能性が高い。
(会社) 実際に取り扱って頂くことが必要だとの判断でスロープを乗務員区に導入した。
(組合) 6月1日から運用開始となったが、この取扱いは急遽決まったのか。
(会社) 国土交通省で、駅の無人化に伴い安全にご利用いただくためのガイドラインが作成された。無人駅ご利用のお客様の利便性向上という中に、乗務員による車椅子ご利用のお客様への乗降のお手伝いが謳われている。支社内で議論を進め、現場社員にも入って頂き検討してきた。
(組合) 訓練では取り扱う駅名の説明だけで、タブレットに配信された資料内容の説明がされなかった。直通列車ご利用の場合は蘇我駅、千葉駅で一旦降車する取り扱いの説明もなかった。
(会社) 千葉支社独自の取りくみであり、他支社では行っていない。他支社の乗務員が担当する所もあるためエリアをまたぐ駅で降りて頂く事で整理した。
(組合) 必ず蘇我駅、千葉駅で降ろすのか。
(会社) 現行の取り扱いでは必ず蘇我駅、千葉駅でお乗り換え頂く。
(組合) お客様は納得しない。
(会社) お客様には事前にお話しして頂くしかない。
(組合) 蘇我駅到着時に駅社員から「降車駅に連絡済みなので継続乗車して下さい」という事はあるか。
(会社) 100%無いとは言えない。
(組合) スロープ設置個所が乗務員の乗車位置から遠い場所に設置されているがなぜか。
(会社) 設置場所については駅社員も使う。色々なものを検討した結果である。元々付いているものは既存のものを使っていただく。
(組合) 実設訓練の中に盛り込む計画はあるのか。
(会社) メニューは各区所に任せている、盛り込まれる可能性はある。
(組合) 上総湊駅でのお乗り換え時は誰が取扱うのか。
(会社) 乗り換える列車の乗務員がスロープを用意すればスムーズに出来て好ましいが。
(組合) 事前に連絡があると思うが。
(会社) 竹岡から乗車したした場合などいとまがない場合もある。連絡はスムーズにできるよう考えていく。
(組合) 6月1日以降利用された方はいるのか。
(会社) 乗降のお手伝いをした実績はない。

(組合) プレス発表しているのご利用する人も出てくると思うが。
(会社) 八王子は3月から開始しており、数件のご利用があると聞いている。
(組合) 取り扱いによる遅れが発生した場合、接続列車への接続は取らないのか。
(会社) 状況により指令の判断となる。
(組合) 通常の乗り換えが出来なくなる。
(会社) そういったご意見が出てくる可能性は否定しない。指令への連絡をお願いしたい。

以上のようなやり取りがあった。

以上