

東日本ユニオン よこはま

JR 東日本労働組合
横浜地方本部
発行者/ 松田 和秀
編集者/ 教育・広報部

「変革2027を踏まえた新たなジョブローテーションに関する申し入れ」 第一次解明要求交渉Q&A①

本部は、5月10日「変革2027を踏まえた新たなジョブローテーションに関する申し入れ」の解明交渉を行いました。

1、入社時の配属を駅2年とする根拠を明らかにすること。

《回答》新入社員がお客さまサービス、社会人としての意識、収益を得ることの重要性、鉄道に必要な知識、チームワークの重要性を体得するにあたり駅業務は非常に重要な経験であると考えているため、これまでどおり駅に2年配属することとした。

会社：鉄道に必要な知識やチームワークの重要性を体得するにあたり、駅業務は重要な経験であると考えこれまでどおり2年とする。

組合：駅と車両系の採用の分けはどうか。

会社：車両・技術系は、2020年度採用以降「エリア職事務」が駅営業系で「エリア職技術」になる。

組合：技術系の社員は乗務員になれないのか。

会社：自己申告書の面談で希望を聞き、任用の基準で総合的に判断する。

2、車掌を経ずに運転士になることを可能とした根拠を明らかにすること。

《回答》運転士として必要な教育・訓練を運転士研修や区所において実施していく考えである。

会社：運転士として必要な教育・訓練を新白河の研修センターで行うと共に各区所において実施していく。

組合：今まで車掌を経験させ運転士へとしてきたが、なぜそのような運用にしていたのか。

会社：駅を2年、車掌2年の経験で、お客さま対応や乗務員の役割を理解させうえて運転士としてきた。

組合：駅から車掌を経験せずに運転士では、異常時の対応など基本のことだけでは足りるのか。

会社：新白河の研修センターで列車防護、運転法規など習得し、これまでのライフサイクルの実績を保ったうえで、あとは現場で補完を行う。

組合：運転士・車掌の業務量についてはどう変化するのか。また、現段階での途中経過はどうなっているのか。

会社：中長編成のワンマン拡大やドライバレスにより業務量は変化する。将来のための制度改正であり、乗務員の養成には時間がかかるので、早い段階から制度を改正し、運用を柔軟にして準備をするために提案をしている。設備や車両、安全面が整ったうえで、働き方を変えていく。

3、車掌・運転士の職名を廃止し、乗務係とする根拠を明らかにすること。

《回答》各系統が一体となって変革を進めていくことを目的に営業、施設、電気、車両などの各系統の職名に合わせることにした。乗務員としてはこれまでの「車掌」「運転士」という役割から両者が協力し、より一層結び付きを強くすることで、お客さまからの信頼の一番の基礎となる「安全・安定輸送」「サービス品質」のさらなるレベルアップを目指していく。

会社：今までは一概には言えないが、系統毎に壁があり職種毎に「運転士」「車掌」と職名を変えていたが、職名を同じ乗務係とすることで一体感を高める。