東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

JR東日本労働組合新潟地方本部

２０２１年４月１日発行

第１２号（通巻第１７９号）

発行者：星山 圭　編集者：教育・広報部

申6号・運輸系統及び駅の業務執行体制の見直しに対する申し入れ団体交渉

事務社員の労働環境・現場社員の対応に課題

新潟地本は3月16日・17日の2日間にわたり、申6号「運輸系統及び駅の業務執行体制の見直しに対する申し入れ」の団体交渉を行いました。

乗務員勤務関係以外は施策実施後も事務業務の大半が現場に残ることが明らかになり、事務社員の労働環境や、現場社員の対応に課題と不安を残しました。

事務の業務・施策の実施について

支社側は今回の施策について各現場をヒアリングで回り、実態は様々あるが提案の体制で遂行出来ると各現場長から賛同を貰っているとしました。

地本交渉団が事務職社員の存在をどのように捉えているか質すと支社側は、職場の円滑な運営において痒いところに手が届く存在であり、管理者の良き相談役など精神的な支えであるとして、その役割は変わらないとしました。

重要な役割とする一方で、効率化も進めなければならないとしました。

4月1日に実施の施策に伴って減る業務は何か質すと支社側は、乗務員勤務の整理、超勤の入力であり、運輸部企画課に集約すると回答しました。

申6号で100項目以上にわたり申し入れた現在行われている庶務、資材関係の業務、作業について支社側は、基本的には各箇所での対応とすることで考えているとしました。

その上で、国税庁のアプリを活用した年末調整や、タブレットに事務手続きマニュアルを入れることで問い合わせや取り次ぎが減少するとの見通しを示しました。

現在担当している業務は、担っている人が施策実施以降も担うイメージであるとする支社側に対して交渉団は、事務職は一朝一夕で担えるポストではなく、1名体制では転勤に伴う引き継ぎにも懸念があることを指摘しました。

支社側は、引き継ぎ書など仕事の文字化も課題だとしながらも、他系統の事務は1人体制で成り立っていて、事務の業務量を積み上げて計算した結果として提案通りの体制で遂行できるとの考えを示しました。

乗務員勤務入力の支社移管について

乗務員の変行路に対して作業報告書を提出する理由を質すと支社側は、指示した側・受けた側が相互に勤務実績を確認することで正確を期すためだと回答しました。

作業報告書提出からの流れについては、提出された作業報告に基づいて管理者が労働時間を計算し作業報告書と労働時間計算書をPDF化して支社にデータとして送信、各運輸区にアクセス権限を持つ専用端末2台を新潟運輸区に配備し運輸部企画課の社員がチェックして入力し、完了を現場に通知するとしました。

労働時間の整理は速やかに行うべきであることから遅くても発生の翌日には入力を行いたいとした支社側に対し交渉団は、今年の雪害は全行路が変行路の日もあり、現場で完結している現在でも事務が手伝って給与締め切りギリギリということが実際に発生していることを指摘しました。

支社側は、書類が全部そろわないと完了とはならないため、間に合わない状況であれば乗務員からの作業報告に基づいて支社が入力したものを現場で内容を確認してもらい、最終的に労働時間計算書は出してもらった後に照合となるとしました。

現行は入力する事務が誤りを指摘することがあるなかで、施策実施後は書類は事務を経由せずに支社へ届くことになるため、チェックはどのように行うのかを質しました。

疑義があれば職場に連絡し、管理者から本人に照会するとした支社側に対して作業報告と労働時間計算書を見比べるなどのチェックを行うのか問うと、労働時間を入力するだけであり、入力の過程でエラー等が出れば確認するとしました。

交渉団は、事務が誤りを発見する実態はまだあり、過去には提出後に改ざんされた事象もあることから懷疑的にならざるを得ないと指摘しました。

新たな運用が始まってから出る課題もあるとは思うが、精度を高めることに尽きるとする支社側に対し交渉団は、改ざんに気づいたのも事務であり、事務が最後の砦として存在しているから信頼しているし安心している現状であることを訴えました。

駅の業務担当について

駅の業務担当については、支社側は、新潟支社独自の担務であり、役割については上長が指示するものであって特段何かに記載されているものではないとしました。

その上で、管理している無人駅の運賃箱回収作業、清掃などの管理業務、管理駅の助勤などを計画的に行っているほか、異常時対応については地区と共に出動していくことになるとしました。

業務担当となる要件としては、助勤に出ることから出改札ができる、運転取り扱いが関係すれば対応する適性検査が必要な場合もあるとしました。

今冬期の活躍をふまえて、機動的な業務運営ができる現行の体制を求めると支社側は、機動的な活動は認めた上で、管理駅の減少や融雪装置による輸送安定性向上、委託駅の遺失物輸送の変更など仕組みも変えてきたことから提案後の体制でも日勤は確保できるとしました。

交渉団は、通常業務に支障をきたすことなく、負担を減らすための対応を強く求めました。

申7号・運輸系統における本務職の要員体制に関する乗務申し入れ提出

現行の要員体制維持を求め申し入れ

申6号「運輸系統及び駅の業務執行体制の見直しに対する申し入れ」の団体交渉では、運輸系統の事務職の要員を削減する根拠について支社側と議論を深めました。

現状行っている事務業務の施策実施後の推移や、輸送総合システムに関する課題、2008年に事務センターに集約して以降現在までの推移など、課題が山積していることが明確となりました。

課題の解決がなされないままの施策実施は全ての関係社員に大きな負担となります。

新潟地本は3月18日、申7号・運輸系統における事務職の要員体制に関する緊急申し入れを提出しました。

■申7号 申し入れ項目

1. 酒田運輸区の事務職の標準数を3とすること。
2. 長岡運輸区の事務職の標準数を3とすること。
3. 新津運輸区の事務職の標準数を4とすること。
4. 新潟運輸区の事務職の標準数を3とすること。
5. 新潟車両センターの事務職の標準数を3とすること。
6. 乗務員の変行路及び超勤入力は現行と同様に発生した運輸区で処理すること。
7. 回答は3月25日までに行うこと。

新入社員のみなさん！入社おめでとうございます！

初めての仕事や職場に対する不安や悩みはありませんか？
私たちＪＲ東日本労働組合（東日本ユニオン）に気軽に相談をしてください！

東日本ユニオンで私たちとともに働きやすい職場を創りましょう！