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

２０２３年１１月２０日発行

第１４号（通巻第２９０号）

発行者：星山 圭　編集者：教育・広報部

申1号・新潟支社における乗務員の作業実態に合った労働環境・労働時間を求める申し入れ　団体交渉②

組織再編で変化した業務内容 作業実態に合った労働環境を

新潟地本は10月13日に申1号・新潟支社における乗務員の作業実態に合った労働環境・労働時間を求める申し入れの団体交渉を行いました。

今年3月から施行された「新潟支社における運輸車両部門の組織再編」により、乗務員部門では新規養成や指導の内勤業務をそれぞれ集約したことで労働環境が大きく変わりました。

乗務員の作業実態に合った労働環境を求めて申し入れを行っていたものです。

【新潟支社における運輸車両部門の組織再編について】

新規養成の集約について

新規運転士養成のための新潟運輸区への異動は兼務発令として、免許取得後の異動先を予め発令するよう求めました。

支社側は、社員の心情を受けての項目であることは理解しているとしながらも、兼務発令を行うことは考えていないとの回答を示しました。

見習い運転士からすれば試験後の職場がどうなるのかに意識が行き、指導担当も個人把握が大変であることから予め判っていた方が良いと訴えると、支社側は意見として承るとしました。

組合側は免許を取得して直ぐの異動はスキルが身につく前で非効率であり、同じ個所で習熟度を上げていくべきではないかと指摘しました。

支社側は新潟運輸区と他区所の仕事を覚えられ、別の角度で覚えることができることからスキルアップに繋がるとして、今後も区所間異動はあるとの考えを示しました。

新規車掌の人事運用について質し、今後も新潟運輸区での車掌養成を基本とし、年4回で20数名を予定しているとの回答を受けました。

新規の運転士同様に異動があるのか質すと、どのタイミングになるかはあるが、養成期間が短いこともあり、養成後すぐの異動とはならないとの考えを示しました。

指導業務の集約について

今年3月ダイヤ改正以降の各運輸職場の指導担当の人数を質すと支社側は、提案時の人数が現在の人数とほぼ同じであり、長岡、新津が若干プラスであると回答しました。

基本的には総体で新潟支社の指導担当という考え方だとする支社側に対し、新潟運輸区以外の指導担当が新規養成を経験する考えはあるかを質すと、直接的な実績はないが添乗はあったと聞いているとしました。

庄内統括センター、新津運輸区には車掌指導担当の副長が指定されていない理由を質すと、行路数が5行路という事もあり、指導業務の集約により、指導経験のある副長を含めて区所総体による体制を考えているとしました。

相互運用について

運転士による車掌相互運用の進捗状況及び今後の運用計画について明らかにするよう求めました。

支社側は、運転士から車掌は30名強であり、庄内統括センターでは操車担当として輸送業務も行っているとしました。

相互運用者が乗務しなければ車掌の勤務が回らないという事は無いのか質すと、日々のオペレーションが回らないとはならないよう進めているとしました。

新たな働き方――教育・環境整備を求める

各区所で何名という目標はあるのか質すと、支社として推進はしているが、人数の目標は定めていないとしました。

その上で、会社としては全員ができるだけ担って頂きたいという考えはあるが早く進めば良いというものでもなく、教育はしっかり行っていくとしました。

各エリアの営業統括センターとの業務融合について

新潟運輸区の車掌行路内で指定された「企画等」において、繁忙期のホーム案内を行ったことについて、「企画等」は自区所内での業務だとした考え方が変わったのか質しました。

支社側は「企画等」は自区所で運用することが基本であるが自区所外で出来ないものではないとした上で、前後の徒歩時間が無いため自区所以外の場所では、徒歩時分等の時間を付けるよう指導しているとしました。

新津運輸区の乗務員に繁忙期の新潟駅新幹線ホーム案内を行わせた理由を質しました。

支社側は、新潟営業統括センターからの要請で、業務融合の一貫として全車指定席の「とき」の対応のために行い、勤務は出張として行ったとしました。

申5号　団体交渉

駅業務の本運用に向けて 現状と課題について議論

新潟地本は10月26日、申5号「新潟営業統括センターにおける体制の見直し」に対する第二次申し入れの団体交渉を行いました。

11月1日から新潟運輸区車掌による駅業務が本実施となるのにあたり、この間の見習いの成果と課題、施策実施後の展望等について議論を行いました。

新潟運輸区の車掌行路の一部で行っている駅業務見習いについての成果と課題を質しました。

成果として支社側は、業務の幅が広がったことで社員の成長につながったとしました。

一方で課題としては駅業務が2行路であり、駅業務の勤務時間が長いという声があること、マルス業務のハードルが高いことを挙げました。

その上で、駅業務見習いの進捗状況は順調との認識を示しました。

本運用の開始にあたっては普段的な改札業務・案内ができれば良く、最低限、乗り換え改札口内の機械操作が出来るようになってほしいとしました。

乗務員は一人業務前提での独り立ちであるが、駅業務はチームワークで行うため駅と運輸区との教育体制は違い、駅はある程度の習熟度で独り立ち可能だとして、チームワークで不安を無くしていくとしました。

行路内の「駅業務等」について、見習いが足りない場合は駅業務の本務に入れないよう求めると支社側は、支社として縛るものではなく、指導担当・管理者の判断により、勤務操配となるとしました。

また、11月1日以降、駅のＯＪＴ担当とは離れてしまうが、不安があれば指導担当等に申告して欲しいとしました。

団体交渉の日程決定！

申8号

「村上保線技術センターの体制見直し」に対する申し入れ

2023年11月21日（火）

9時30分より

団体交渉に向けて
職場からたたかいを
作りだそう！