営業職場の将来は、自分たちの手でつくりだすぞ！

安全・健康・ゆとり・働きがいが実感できる職場と社会から信頼され鉄道会社としての使命が果たせる駅の未来を切りひらく1・28営業集会

1月28日、滝野川会館大ホールにおいて161名の参加で開催しました。集会では『変革2027』『駅の役割』に基づき、実施されている営業施策の弊害や会社が目指していることを明確にし、今後の営業職場をつくりだす方向性を確認しました。

駅は進化する「AI」「IoT」の活用で、駅係員が最小限に抑えられる駅の姿が目指され、仕事の仕組みを「前例にとらわれずゼロベースから今後の役割を変える」ことを進めています。その一例として、改札口の一部時間帯の無人化が〝社員の発意〟で行われています。また「えきねっと」「e5489」「モバイルSuica」「ApplePayのSuica」など、様々なシステムが導入されていますが、異常時には「予約しているのにどうすればいいのか」「これから発車する新幹線に乗りたい」など、様々な要望にあわせて対応を行っています。会社は「お客さまがシームレスに移動できる輸送ネットワークを実現していきます」と言うものの駅職場の現実と乖離が伴っていません。また、会社は異常時における現地責任者について運行関係業務であり、JESSの駅務責任者は現地責任者が行えるとしています。しかし、異常時における判断ミスを起こさず、お客さまや地域の皆さまに対する安全と信頼を得るためにも、列車の運行に直接関係する業務を行う際には「グレベリング検査」が必要不可欠です。

討論では「遠隔操作は、社員の苦労とお客さまの諦めで成り立っている」「上野駅の不忍改札と公園改札が業務委託と提案されたが、多くのお客さまが兼掌での対応が多い。これが本当にエルダー向けの職場なのかと怒りの声があがっている」「精算機はモバイルSuicaに対応していない。組合員が対応している」「少子高齢化を迎えていくのに、今の券売機では高齢者が使いづらい」「周辺の駅ではみどりの窓口が閉鎖されており、影響が懸念される」「要員不足でみどりの窓口の体制が減らされ、窓口の混雑が常態化している」「秋葉原駅では、業務委託後1年間で34人が異動し、38人が着任した。急激な入れ替わりで、業務レベルの低下が起きている」など、施策の弊害による職場実態が切実に語られました。

お客さまに対するサービスは安全・安定輸送が担保されなくては実現できません。そして「人」だからこそできる『おもてなし』をつくりだすために『安全を絶対的価値』に、本体直営すべきとした駅を基本に未来を展望していくべきです。そして、安全・サービスレベルを堅持し、鉄道事業者としての使命を果たせる人材育成の出来る職場を残すために、労働組合の視点を入れ、施策をつくり出していきます。

1月14日　東京支社より「2019年度営業関係施策（その３）について」提案を受ける

〈上中里駅〉　3月1日実施

・一部時間帯の駅遠隔操作システムを導入する。

・現行の体制2徹から1徹減らし対応をすることとなる。制御駅は王子駅とする。

〈高輪ゲートウェイ駅〉　3月14日開業

・3月14日、駅業務全般委託での開業とし、管理駅は品川駅とする。泊まりの駅務長を配置することを検討している。そのため管理駅である品川駅の体制は強化しない。

〈御茶ノ水駅〉　3月14日実施

・令和2年3月ダイヤ改正での急緩分離による体制見直しを行う。

・現行体制の乗客5徹から4徹1日勤へ変更する。日勤は午前中から始まる7Hの勤務を検討している。

〈中野駅〉　3月14日実施

・令和2年3月ダイヤ改正により緩行・快速の終電が、0：30以降繰り上がるため、出札の体制を現行の体制を2徹1日勤へ変更し、終電対応に充てることを検討している。

〈上野駅〉　3月20日実施

・2019年5月に提案をした不忍改札と公園改札を業務委託する。

・不忍改札・公園改札へ、一部時間帯の遠隔操作システムの導入を5月18日頃実施する予定。制御箇所は、現在JESSへ業務委託の入谷改札とする。

〈恵比寿駅〉　4月1日実施

・埼京線南行ホームにITVを整備し視認性が確保できたことから、現行体制の乗客2徹を廃止する。

・内勤営業1徹を新設し、遺失対応や車イス対応を行えるようにする。

〈代々木駅〉　10月1日実施

・駅遠隔操作システムを導入（北口改札）し、業務委託改札コーナーの契約を見直す。本体へ1徹増やし、本屋改札の補助も含めて対応が出来るようにする。

駅の将来展望を創造し、より良い職場をつくり出すために団体交渉を行っていきます。

1月28日 東地申第37号 「東京総合車両センター業務委託拡大について」に関する申し入れ団体交渉を行う！

本施策は、技術力・ノウハウを後進へ継承すること、エルダー社員の雇用の場の確保であること、そしてエルダー社員の技術力・ノウハウを活かせる仕事の場を拡大することを目的として、車体科における車体検修作業の一部と部品科における電子計測器等検修作業について、業務量を勘案してJR東日本テクノロジー株式会社へ業務委託するというものです。

会社の回答では、S&E構想における業務委託の考え方が示されていましたが、S&E構想に伴う施策ではないことを確認しました。また今回の交渉で、本体社員がグループ会社へ出向することで、委託された技術を学び、その後の品質管理業務に活かすという新たな考え方も示されました。

地本からは、S&E構想が示されて以降「どこまで業務委託が拡大されるのか」「実作業が残らないのではないか」「技術の切り売りではないか」など、組合員から不安の声が出されていることや、JR本体にどのような技術を残すべきなのか、現場の意見を踏まえて検討するべきだと主張しました。

最後にこの施策によって車両品質が維持・向上すること、問題が発生した場合は、JR本体が責任を持って対応することなどを確認し団体交渉を終えました。4月1日より業務委託が拡大されますが「施策の目的が達成されているのか」「課題は解決されているのか」などの視点で検証運動を行い、将来に向けてどのような技術・技能を本体に残し、継承していくのかなど議論を求めていきます。

交渉の主な議論

これまで行ってきた業務委託の成果と課題について

成果：エルダー社員の雇用の場を確保してきていること。

課題：委託によってJR本体のフィールドが縮小することで、教育ができなくなっていること。

偽装請負についての教育について《確認事項》

・偽装請負を発生させないよう周知・教育していくこと。

若年出向について《確認事項》

・エルダー社員雇用を前提とした人が対象となること、対象者には面談を行い希望に沿うよう実施していくこと。

・希望者数がオーバーした場合は個人の状況を見て人選を進めていく、ショートした場合は施策の目的に合った形にしていくこと。

労働環境の整備について《確認事項》

エルダー社員が意欲を持って働けるよう労働環境についても整備していくこと。

1月10日 東京支社から「2020年3月ダイヤ改正等について」提案を受ける！

1、主な輸送改善

新幹線	
○東北新幹線	「はやぶさ」増発による利便性向上
○上越新幹線	朝・夕通勤時間帯に「たにがわ」を増発
在来線	
○東海道線	特急「サフィール踊り子」新設 一部の特急「踊り子」へE257系を投入
○中央線	富士急行線直通特急「富士回遊」を増発 特急「あずさ」の一部停車駅見直し
○成田エクスプレス	東京〜成田空港間　全列車12両化
○中央線（快速）	早朝・夜間帯の快速運転化
○中央・総武線（緩行線）	早朝・夜間帯の輸送体系見直し
○山手線	「高輪ゲートウェイ駅」開業に伴う表示時分等見直し
○京浜東北・根岸線	「高輪ゲートウェイ駅」開業及び根岸線ホームドア設置による表示時分等見直し

2、車両運用の見直し・検修及び構内作業の見直し

・ダイヤ改正に伴う車両運用の変更、入出区変更

3、車両配置数の見直し

・「E231系」から「E235系」への置き換え

⇒東京総合車両センター

4、乗務員運用の見直し

・ダイヤ改正に伴う設定変更、行路接合

・育児・介護行路、短時間行路の設定変更

・中央線特急列車の乗務体制見直し

5、折返し時間の見直し

・フェイスタイム導入に伴う対面点呼省略による変更

・詰所や休憩室の移転に伴う変更

6、波動要員の見直し

・詳細は、FAXニュースを参照して下さい。

7、作業体制の見直し

・詳細は、FAXニュースを参照して下さい。

提案を受けるにあたっての東京地本の見解

○これまでの労使慣行が否定され、ダイヤ改正の提案が1月10日になっている。議事録が都合よく読み替えられ、労使の議論する時間が保証されず、悪質・意図的な労使議論の形骸化である。現場や支社の実態を担う方には負担をかけないようにしたいが、1年間の労働条件に関わるために議論を行っていくので、東京支社の誠実な対応を求める。

○輸送体系が大きく変わるが、現場には情報がない。必要な訓練も確保すべきである。

○中央線特急の新着席サービスは導入からまだ1年しか経っていないため、一人乗務を基本とする考えは時期尚早である。

○田端運転所の検修体制の見直しは、ダイヤ改正とは別施策であり、この間継続している通り日程ありきで進めるべきではない。

東京地本は、鉄道の安全と働きがいを向上させる
ダイヤ改正をめざし、議論を尽くします！