

JR東労組盛岡

No. 18
2021年9月15日
東日本旅客鉄道
労働組合
盛岡地方本部

〒020-0045
盛岡市盛岡駅西通二丁目16番31号
発行人 佐々木克之
編集人 情宣部
NTT 019-623-1011 FAX 019-624-0157
JR 033-2238・2239 FAX 033-2230

盛地申
第2号

「地区組織体制の変更について」に関する申し入れ交渉①

第1項 地区組織体制を変更する根拠を明らかにすること。また、会社が考える地区組織体制
変更に伴うメリット・デメリットを明らかにすること。

回答

「変革2027」の実現に向けて、社員数の減少や業務再編に伴う職場数の減少等の経営環境の変化を踏まえ、より効率的でフレキシブルな業務執行体制の構築を目的として実施するものである。多様なエリアでの業務経験を積むことにより、幅広くかつ柔軟な対応力が身につくなど、社員一人ひとりの成長に繋がるものと考えている。

(組合) 回答にある「～職場数の減少等の経営環境の変化」の「等」は何を指しているのか。

【会社】 地区における各種報告会やサービスに関わるもの、お客さまの声の集約を一部見直し、支社へ集約したり見直しを図ることで環境が変わってきたということ。

(組合) 現在の5地区から3地区に変更になることでのメリットとデメリットは何か。

【会社】 メリットは、一例だが5地区それぞれで会議を開催していたものが、このタイミングで会議が集約されることで更に効率的にできる。また、エリアが広がるので知識を蓄える機会となり、社員一人ひとりの幅も広がる。デメリットは地区の現場長連絡会等で会場を1つにする場合に北上在勤と一ノ関地区セ間での足ロスはありますが、WEB開催等も検討しつつ補いながらやっていく。

(組合) これまで地区内での営業職場の助勤体制は可能だったのか。今後エリアが広がる中でどうなるのか。

【会社】 助勤は職場の環境や特情に応じて考えていくものであり、地区の組織体制とは関係ない。助勤は地区の考え方に捉われていない。助勤の考え方は変わらない。

助勤の考え方が拡大される事は無いことを確認。

第2項 地区センターの業務内容を具体的に明らかにすること。また、地区センター勤務者と
在勤者との関係性と、それぞれの業務の棲み分けを明らかにすること。

回答

地区センターは、地区内の連携強化を図るとともに、異常時対応を含めた管理エリア内の各種対応、自治体や地域との窓口などの役割を担っている。北上及び八戸在勤の社員の役割も同様である。

(組合) 回答の業務内容の中身をもう少し具体的に教えていただきたい。

【会社】 地区内の連携強化という部分では、現場長連絡会の開催、助役会の開催、鉄道OB会関係業務がある。自治体や地域との窓口という点では、沿線住民の対応や小学校の対応などがある。

(組合) 地区センター勤務者と在勤者の業務の棲み分けはどのように行うのか。

【会社】 棲み分けは特にない。一ノ関、青森地区センターの業務として一緒にやっていく。上長がフレキシブルに振り分けるものと考えている。

(組合) 現在、八戸線の除雪対応は3駅がテンポラリーの対応だが、その他は駅助役、地区セで対応している。今後、在勤者だけになってしまうが対応の変更や対策は検討しているのか。

【会社】 地区センターが必ずしもという事ではない。地区内の職場へ声掛けや人集めなど初動対応をどうするかもある。地区総体で対応する事に変わりはない。著しくサービスレベルが低下することは無い。

(組合) 今までのエリアに捉われて業務を押し付け合うのは良くない。1つの地区センターとして指揮命令系統をしっかりとすべきである。

【会社】 現行の地区の違いなどもあると思うが、支社としても変化点なのでしっかり見ていく。

JR東労組盛岡

No, 19
2021年9月15日
東日本旅客鉄道
労働組合
盛岡地方本部

〒020-0045
盛岡市盛岡駅西通二丁目16番31号
発行人 佐々木克之
編集人 情宣部
NTT 019-623-1011 FAX 019-624-0157
JR 033-2238・2239 FAX 033-2230

盛地申
第2号

「地区組織体制の変更について」に関する申し入れ交渉②

第3項 在勤者の兼務発令については、主たる業務を明確にし兼務発令を行うこと。

回答 兼務については、業務上の必要性を踏まえ発令するものである。

(組合) 例えば、北上在勤者は北上駅兼務発令になるが、北上駅の出改札や輸送の担務は出来るのか。

【会社】 出改札、輸送業務が出来るのかどうかでいえば、就業規則上は出来るが、異常時対応など連携が必要になる等も含めて対応出来るように兼務にしている。

(組合) 基本的には地区センターの業務を北上や八戸でおこなう為の在勤という事で良いか。

【会社】 駅の業務に就く可能性は否定できないが、主たる業務となれば地区センター業務である。異常時等を想定して兼務はしている。やみくもになんでもとは考えていない。

基本は地区センターの業務をする為の在勤と兼務発令である事を確認。

第4項 異常時対応の体制について明らかにすること。また、踏切故障時の対応方について、この間地区センターが現地責任者として行ってきた実績を明らかにし、これまで以上に現地責任者が行える体制を構築すること。

回答 引き続き系統を超えて総体で対応していく。

(組合) これまで地区センターが異常時等で現地責任者が行ってきた実績はあるのか。また、足ロスは想定していないと提案時に回答しているが、その認識は変わっていないのか。

【会社】 2019年に津軽線で1回行っている。在勤者がいるし、出勤箇所に変化は無いので今までと変わらない。初動対応は変わらない。

(組合) 「踏切鳴動持続時に通行者(車)を通行させる際の取り扱いについて」の通達文書が2014年に出ているが、地区センター社員の教育は行っているのか。大根原踏切対策は教育されているのか。

【会社】 地区で年1、2回輸送障害時の対応訓練を行っている。大根原踏切対策に特化したものは無いが、踏切事故等が発生した場合の初動対応、現地責任者の対応等のシミュレーションを行っている。

(組合) 設備職場の受け止めは、地区センターが来るまでの間の現実という認識であり、その後は地区センターへ引き継ぎ、障害復旧に専念出来ると思っている。体制変更によって今まで以上に来られなくなるのではないかと危惧している。

【会社】 輸送障害発生時の対応も役割である。早期運転再開や初動対応を出来るように在勤者も置いている。

(組合) 在勤によって更に現地責任者に来られなくなるのではないかと危惧している。

【会社】 在勤を置いているので対応は出来る。場合によっては一ノ関や青森地区センターからも応援で出勤出来ることも考えると、より柔軟に出来る幅が広がると考える。例えば、大湊で発生した場合、現行青森地区センターだが、今後は八戸と青森のどちらからもいく事が可能になる。

(組合) 今までと変わらないと言うが、今までなかなか来られていないのが現実だ。異常時対応はこれまで以上に行えるという事を確認したい。

【会社】 しっかりと地区センターが中心となり異常時対応が出来るようにやっていく。

変化点だからこそ変化点をしっかりと確認し、問題意識を持ちながら検証していくことを会社へ主張!

全4項目交渉終了!

**体制変更によって安全、サービスレベルが低下する事の無いよう
検証運動を強化し、安心して働ける環境を創りあげよう!**