

業務部速報

No. 60

発行 16. 1. 21

JR東労組 業務部

申1号 地方支社における今後の駅業務及び雇用のあり方に関する申し入れ(その1) 1回目交渉

東北3支社における駅のあり方議論スタート!

しかし、過去の労使合意を否定する会社の姿勢により、3項途中で交渉終了!

「駅業務のさらなる推進」に関する覚書の内容の認識一致を図ろうとしたが...

対立点① エルダー社員の雇用の場の確保を前提として、グリーンスタッフ雇用契約満了者の再雇用先という団体交渉での確認

対立点② 本体でおこなうべき業務「観光拠点駅、乗換駅、特急停車駅、サービスマネージャー、運転取扱業務、新販売拠点」と会社が回答したことの確認

会社 団体交渉で議論があったことは事実。しかし、組合の想いとして主張があったことであり、立場が違うので、完全に一致したわけではない。合意したのは覚書にあるものだ。違反しているなら覚書のどの項目に反するのか明らかにすべきだ。

組合 覚書に書かれている言葉が全てではなく、議論経過があって覚書がある。経過を踏まえて話している。議論に対立があっても、それを乗り越えながら労使で確認してきたことを否定することは認められない!!

1項 盛岡、秋田及び仙台支社における今後の駅業務及び雇用のあり方と将来展望を明らかにすること

回答書

当社を取り巻く環境の変化、エルダー社員の雇用の場の確保の必要性、および駅要員事情の急激な逼迫を踏まえ、スピード感を持って駅業務委託を推進し、グループ会社と一体となった効率的な駅業務体制を構築しているところである。

組合 業務委託はエルダー社員の雇用の場の確保が前提である。駅業務委託のさらなる推進に関する確認事項と議論経過を遵守すべき!

会社 覚書にある通りだ。3つの目的は並列でありエルダー社員の雇用の場の確保だけが前提というのは組合の想いとして主張しただけのこと。

労使合意を否定する姿勢は認められない!!

組合 駅の重要性、役割をどのように考えているのか

2015年9月の申8号「労使間の取扱いに関する協約」の改訂に関する交渉では、協約の趣旨、議論経過、確認事項を遵守することを確認しています。

なぜ営業施策では遵守されないの?!

会社 駅は安全・安定輸送を守り、地域との繋がりを果たす役割がある。駅の規模や環境など様々であり、総体的に議論しても意味がない。

会社が示した駅の方向性

- ・まちの大きさや観光地など、環境変化は激しく5年後、10年後どう変化するかわからない。その時々状況を見ながら判断していくしかない。
- ・駅の機能は安全・安定を守るために運転取扱業務を担うことは重要である。
- ・常時運転取扱業務がある駅でも、システム化を進めていくことによって委託を進めていくことは可能と考えている。
- ・出改札は資格を要さないもので、水平分業を進めることはある。

東北3支社の将来展望を
示せ!

2項 盛岡、秋田及び仙台支社における直轄駅、業務委託駅、無人駅の現状を具体的に明らかにすること

盛岡支社	: 直営 34 駅	業務委託駅 33 駅	無人駅(簡易委託駅含む) 139 駅
秋田支社	: 直営 17 駅	業務委託駅 13 駅	無人駅(簡易委託駅含む) 112 駅
仙台支社	: 直営 42 駅	業務委託駅 71 駅	無人駅(簡易委託駅含む) 174 駅

3項 JR東日本東北総合サービス(株)に仙台駅出札を委託する目的を明らかにすること

議島 ①エルダー社員の雇用の場の確保 ②駅要員需給の逼迫
③JR東日本東北総合サービス(株)のプロパー社員のスキルアップ

この必要性を踏まえ仙台支社が判断した。

会社 仙台支社と仙台地本が交渉を行う内容だ。プロパーの採用状況やエルダーを希望する社員の把握は直前までできない。若年出向の規模も示せない。東京、上野、大宮駅も一部委託したので仙台駅も同様にできる。

組合 一地本の問題ではない。本部-本社間の問題だ。観光拠点駅、乗換駅、特急停車駅は委託しないことが「駅業務委託のさらなる推進」の労使合意だ。確認事項からすると仙台駅は委託対象駅ではないと判断した。よって、委託の中止を要求する!

対立!!

本部-本社間の労使合意を逸脱する 仙台駅出札の業務委託の中止を通告!