業務部速報

No. 75
発行　15. 3. 9
JR東労組　業務部

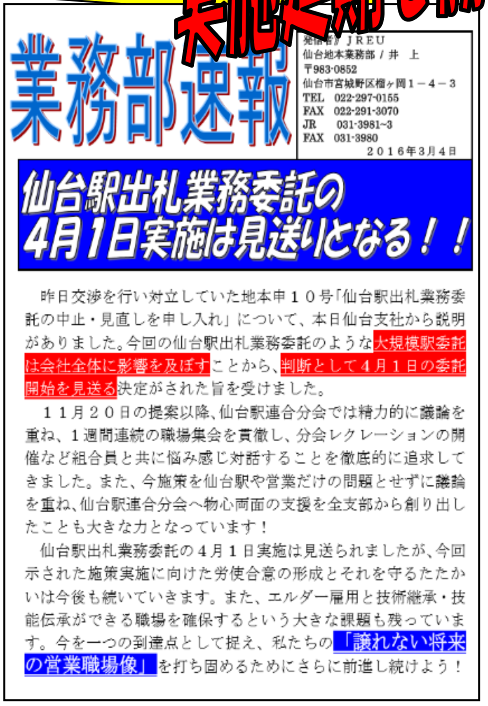
3月4日　仙台支社から仙台地本へ

仙台駅出札業務委託の実施時期延期！！

説明を受け確認！

職場からのたたかいで実施延期を勝ち取った！！

仙台地本のたたかいを中心に全地本のたたかいへとおしあげた成果だ！



業務部速報

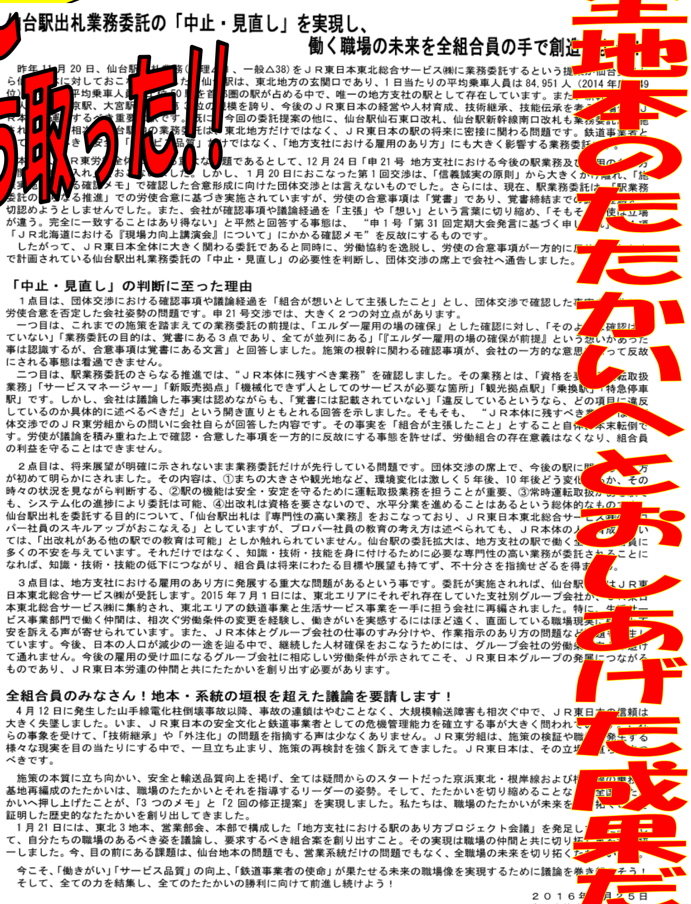
発信者／ＪＲＥＵ
仙台地本業務部／井　上
〒983-0852
仙台市宮城野区榴ヶ岡１－４－３
TEL　022-297-0155
FAX　022-291-3070
JR　031-3981~3
FAX　031-3980
２０１６年３月４日

仙台駅出札業務委託の４月１日実施は見送りとなる！！

昨日交渉を行い対立していた地本申１０号「仙台駅出札業務委託の中止・見直しを申し入れ」について、本日仙台支社から説明がありました。今回の仙台駅出札業務委託のような大規模駅委託は会社全体に影響を及ぼすことから、判断として４月１日の委託開始を見送る決定がされた旨を受けました。

１１月２０日の提案以降、仙台駅連合分会では精力的に議論を重ね、１週間連続の職場集会を貫徹し、分会レクレーションの開催など組合員と共に悩み感じ対話することを徹底的に追求してきました。また、今施策を仙台駅や営業だけの問題とせずに議論を重ね、仙台駅連合分会へ物心両面の支援を全支部から創り出したことも大きな力となっています！

仙台駅出札業務委託の４月１日実施は見送られましたが、今回示された施策実施に向けた労使合意の形成とそれを守るたたかいは今後も続いていきます。また、エルダー雇用と技術継承・技能伝承ができる職場を確保するという大きな課題も残っています。今を一つの到達点として捉え、私たちの「譲れない将来の営業職場像」を打ち固めるためにさらに前進し続けよう！



[illegible]台駅出札業務委託の「中止・見直し」を実現し、働く職場の未来を全組合員の手で創造[illegible]

昨年11月20日、仙台駅[illegible]札業務(管理△[illegible]、一般△38)をＪＲ東日本東北総合サービス㈱に業務委託するという提[illegible]仙台[illegible]ら[illegible]に対しておこな[illegible]た。仙[illegible]駅は、東北地方の玄関口であり、１日当たりの平均乗車人員は84,951人（2014年[illegible]49位）[illegible]平均乗車人員[illegible]50[illegible]を首[illegible]圏の駅が占める中で、唯一の地方支社の駅として存在しています。また[illegible]人[illegible]京駅、大宮駅[illegible]3位の規模を誇り、今後のＪＲ東日本の経営や人材育成、技術継承、技能伝承を考え[illegible]ＪＲ本[illegible]する[illegible]重要[illegible]です。既に[illegible]今回の委託提案の他に、仙台駅仙石東口改札、仙台駅新幹線南口改札も業務委託[illegible]され[illegible]相次[illegible]台駅[illegible]の業務委託は[illegible]東北地方だけではなく、ＪＲ東日本の駅の将来に密接に関わる問題です。鉄道事業者と[illegible]て[illegible]き[illegible]安全[illegible]「[illegible]ビス品質」だけではなく、「地方支社における雇用のあり方」にも大きく影響する業務委託[illegible]。

本[illegible]ＪＲ東労[illegible]全体[illegible]重大な[illegible]題であるとして、12月24日「申21号 地方支社における今後の駅業務及び[illegible]用の[illegible]方[illegible]関[illegible]入れ[illegible]おこな[illegible]した。しかし、1月20日におこなった第1回交渉は、「信義誠実の原則」から大きくかけ離れ、「施策実施[illegible]る確認メモ」で確認した合意形成に向けた団体交渉とは言えないものでした。さらには、現在、駅業務委託は[illegible]「駅業務委託の[illegible]なる推進」での労使合意に基づき実施されていますが、労使の合意事項は「覚書」であり、覚書締結までの[illegible]切認めようとしませんでした。また、会社が確認事項や議論経過を「主張」や「想い」という言葉に切り縮め、「そもそ[illegible]使は立場が違う。完全に一致することはあり得ない」と平然と回答する事態は、“申１号「第31回定期大会発言に基づく申し[illegible]「ＪＲ北海道における『現場力向上講演会』について」にかかる確認メモ”を反故にするものです。

したがって、ＪＲ東日本全体に大きく関わる委託であると同時に、労働協約を逸脱し、労使の合意事項が一方的に反[illegible]で計画されている仙台駅出札業務委託の「中止・見直し」の必要性を判断し、団体交渉の席上で会社へ通告しました。

「中止・見直し」の判断に至った理由

１点目は、団体交渉における確認事項や議論経過を「組合が想いとして主張したこと」とし、団体交渉で確認した事[illegible]労使合意を否定した会社姿勢の問題です。申21号交渉では、大きく２つの対立点があります。

一つ目は、これまでの施策を踏まえての業務委託の前提は、「エルダー雇用の場の確保」とした確認に対し、「そのよ[illegible]確認はしていない」「業務委託の目的は、覚書にある３点であり、全てが並列にある」「『エルダー雇用の場の確保が前提』という想いがあった事は認識するが、合意事項は覚書にある文言」と回答しました。施策の根幹に関わる確認事項が、会社の一方的な意思[illegible]って反故にされる事態は看過できません。

二つ目は、駅業務委託のさらなる推進では、“ＪＲ本体に残すべき業務”を確認しました。その業務とは、「資格を要[illegible]転取扱業務」「サービスマネージャー」「新販売拠点」「機械化できず人としてのサービスが必要な箇所」「観光拠点駅」「乗換駅」「特急停車駅」です。しかし、会社は議論した事実は認めながらも、「覚書には記載されていない」「違反しているというなら、どの項目に違反しているのか具体的に述べるべきだ」という開き直りともとれる回答を示しました。そもそも、“ＪＲ本体に残すべき業[illegible]体交渉でのＪＲ東労組からの問いに会社自らが回答した内容です。その事実を「組合が主張したこと」とすること自体[illegible]本末転倒です。労使が議論を積み重ねた上で確認・合意した事項を一方的に反故にする事態を許せば、労働組合の存在意義はなくなり、組合員の利益を守ることはできません。

２点目は、将来展望が明確に示されないまま業務委託だけが先行している問題です。団体交渉の席上で、今後の駅に関[illegible]方が初めて明らかにされました。その内容は、①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[illegible]か、その時々の状況を見ながら判断する、②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が重要、③常時運転取扱[illegible]も、システム化の進捗により委託は可能、④出改札は資格を要さないので、水平分業を進めることはあるという総体的なもの[illegible]仙台駅出札を委託する目的について、「仙台駅出札は『専門性の高い業務』をおこなっており、ＪＲ東日本東北総合サー[illegible]パー社員のスキルアップがおこなえる」としていますが、プロパー社員の教育の考え方は述べられても、ＪＲ本体の人[illegible]育成[illegible]いては、「出改札がある他の駅での教育は可能」としか触れられていません。仙台駅の委託拡大は、地方支社の駅で働く全[illegible]員に多くの不安を与えています。それだけではなく、知識・技術・技能を身に付けるために必要な専門性の高い業務が委託されることになれば、知識・技術・技能の低下につながり、組合員は将来にわたる目標や展望も持てず、不十分さを指摘せざるを得ま[illegible]。

３点目は、地方支社における雇用のあり方に発展する重大な問題があるという事です。委託が実施されれば、仙台駅[illegible]はＪＲ東日本東北総合サービス㈱が受託します。2015年７月１日には、東北エリアにそれぞれ存在していた支社別グループ会社が[illegible]本東北総合サービス㈱に集約され、東北エリアの鉄道事業と生活サービス事業を一手に担う会社に再編されました。特に、生[illegible]ビス事業部門で働く仲間は、相次ぐ労働条件の変更を経験し、働きがいを実感するにはほど遠く、直面している職場現実に[illegible]安を訴える声が寄せられています。また、ＪＲ本体とグループ会社の仕事のすみ分けや、作業指示のあり方の問題など[illegible]ています。今後、日本の人口が減少の一途を辿る中で、継続した人材確保をおこなうためには、グループ会社の労働条[illegible]避けて通れません。今後の雇用の受け皿になるグループ会社に相応しい労働条件が示されてこそ、ＪＲ東日本グループの発展につながるものであり、ＪＲ東日本労連の仲間と共にたたかいを創り出す必要があります。

全組合員のみなさん！地本・系統の垣根を超えた議論を要請します！

４月12日に発生した山手線電化柱倒壊事故以降、事故の連鎖はやむことなく、大規模輸送障害も相次ぐ中で、ＪＲ東日本の信頼は大きく失墜しました。いま、ＪＲ東日本の安全文化と鉄道事業者としての危機管理能力を確立する事が大きく問われて[illegible]らの事象を受けて、「技術継承」や「外注化」の問題を指摘する声は少なくありません。ＪＲ東労組は、施策の検証や職[illegible]発生する様々な現実を目の当たりにする中で、一旦立ち止まり、施策の再検討を強く訴えてきました。ＪＲ東日本は、その立場[illegible]べきです。

施策の本質に立ち向かい、安全と輸送品質向上を掲げ、全ては疑問からのスタートだった京浜東北・根岸線および[illegible]基地再編成のたたかいは、職場のたたかいとそれを指導するリーダーの姿勢。そして、たたかいを切り縮めることな[illegible]かいへ押し上げたことが、「3つのメモ」と「2回の修正提案」を実現しました。私たちは、職場のたたかいが未来を[illegible]証明した歴史的なたたかいを創り出してきました。

１月21日には、東北３地本、営業部会、本部で構成した「地方支社における駅のあり方プロジェクト会議」を発足し[illegible]て、自分たちの職場のあるべき姿を議論し、要求するべき組合案を創り出すこと。その実現は職場の仲間と共に切り拓[illegible]一しました。今、目の前にある課題は、仙台地本の問題でも、営業系統だけの問題でもなく、全職場の未来を切り拓くた[illegible]。

今こそ、「働きがい」「サービス品質」の向上、「鉄道事業者の使命」が果たせる未来の職場像を実現するために議論を巻き[illegible]そう！そして、全ての力を結集し、全てのたたかいの勝利に向けて前進し続けよう！

２０１６年[illegible]月２５日
東日本旅客[illegible]

「駅業務委託の更なる推進」で確認した エルダー社員の雇用の場の確保を 大前提に、「当社を取り巻く環境の変化」「駅要員事情の急激な逼迫」の議論経過を 遵守すべきだ！

労使議論の逸脱は許さない！

駅の将来展望を、職場からの議論でつくりあげよう!!