

申2号
業務交渉

補足項目^{業務面}を提出!! ①

「兼務発令によって生じる業務面の課題に対するJR東労組の考え方」に基づく
申2号第2項補足項目（その2）と会社回答

1. 「責任追及から原因究明へ」というJR東日本の原点である安全哲学を職場の隅々まで浸透させ、安全第一の企業風土と職場環境を実現すること。

会社 「究極の安全」を目指して、これからも安全の取り組みを不断に行っていく。発生している事故・事象を正しく把握し、原因の分析、対策を行いながら、安全風土の構築に努めていく。

2. 安全第一の鉄道輸送を実現するため、安全を阻害する My Project、各種委員会活動を一時中止し、本来業務に集中できる職場を実現すること。

会社 意欲ある社員の能力を伸ばすことは会社の将来のために必要であり、今後とも社員一人ひとりの本来持つ能力を引き出して活かす環境づくりを継続して実施していく。

3. 業務中にやむを得ず発生するヒューマンエラーを「組織事故」の観点から捉え返し、「ミスは My Project で取り返す」という事故を「個」の問題に切り縮めた安全哲学を否定する職場現実を是正すること。

会社 発生した事故・事象が正しく把握・報告され、その原因を客観的・科学的に分析し、的確な対策を策定・実施していくことが安全を確保する上で極めて重要との認識のもと、平成19年12月から「運転事故等報告・分類規程」を改正し運用しているところである。

4. 常磐線・友部駅構内で営業列車を使用しておこなわれた「クイックラダー訓練」に対する見解を明らかにすること。また、発生した原因に踏まえ再発防止対策を講じること。

会社 「安全の確保」は鉄道輸送に携わる当社にとって、最重要の課題であると認識している。今回の訓練は、安全上、必要な措置を行なった上で実施している。

5. 安全第一の鉄道輸送を実現するため、事故の連鎖を断ち切る具体的対策として「各系統のプロ」を育成すること。

会社 安全レベルの更なる向上は重要であると認識しており、今後とも安全で質の高い輸送サービスを提供する仕事のプロを育成していく。

6. 「車掌職」および「運転士職」がおこなう乗務労働の特殊性について考え方を明らかにすること。また、業務に対する「判断力」と「行動力」を確実に身に付ける教育体制の確立と要員配置をおこなうこと。

会社 列車の運行に直接携わる乗務員は、移動する列車に拘束される中で、集中力を持続させ、安全・安定輸送をまっとうする使命を有している。その為に必要な教育・訓練は、さまざまな機会を捉え今後とも実施していく。

申2号
兼務交渉

補足項目^{業務面}を提出!!②

「兼務発令によって生じる業務面の課題に対するJR東労組の考え方」に基づく

申2号第2項補足項目（その2）と会社回答

7. ライフサイクル深度化制度の「3つの必要性」と「運輸のプロ」の育成を阻害する社員運用はおこなわないこと。また、運輸のプロの育成のために必要な本来業務に集中できる職場環境が実現できないと労使いずれかが判断した場合は、ライフサイクル深度化制度を直ちに中止すること。

会社 ライフサイクルの深度化については、『ライフサイクル』の深度化に関する覚書（平成20年3月18日）に則り社員運用をおこなってきたものであり、鉄道運行部門全体の安全レベルの向上、お客さま視点に立脚したサービス・業務遂行の徹底、運輸業務全般に習熟した人材の育成に寄与してきたと考えている。

8. 労働条件に関する協約第50条に規定されている「当該職名以外の職名に従事する場合」とは要員不足に対応するための条文ではないことから、組合員に兼務等を会社が命じる場合は労働条件に関する協約を遵守しおこなうこと。

会社 労働条件に関する協約第50条に規定されている「当該職名以外の職名の職務に従事する場合」とは、例えば小規模駅や保線技術センター等で、事務係を単独で配置せず営業係や施設係等を庶務、資材業務等に從事させた方が効率的な場合などである。

9. 組合員が業務を遂行するにあたっては、当該職名に基づく業務を原則とすること。

会社 労働条件に関する協約にある職務内容の業務に従事することはあるが、職名に応じた業務をすることが基本である。

10. 労働条件に関する協約に関する議事録確認〔運輸区の職制〕を遵守し、今後も車掌、運転士の混み運用はおこなわないこと。

会社 運輸区の設置に伴う職制改正は、運転士と車掌の混み運用を前提としたものではない。

11. 鶴見線営業所でおこなわれている運転士指導担当の車掌業務への従事は直ちに中止し、コンプライアンスを遵守した職場を確立すること。

会社 運転士指導は車掌業務、鶴見線での運転業務、南武支線でのワンマン運転業務を経験しており、定期的に車掌の添乗を行う等、車掌業務に必要な知識・技能を有していると現場長が判断している。したがって、運転士指導が車掌の業務を行うことがコンプライアンス上の問題となるとは考えていない。

補足項目（その2）の第9項は、第4回交渉までの議論により整理されており、また、これまでの交渉の流れから次回は第8項から議論を行うことを提案して前回交渉を終えました。

引き続き、職場現実に立脚し、兼務における業務面の課題について会社の姿勢を質して行きます!!