

申2号

『運輸職場における運転士から車掌への部内運用中止を求める緊急申し入れ』交渉 第8回交渉!! ①

申2号の第8回目交渉を行いました。補足事項(その2)第5~7、11項について議論したのち、申2号第1項まで議論し終わりました。

補足5

組合

- ・事故の連鎖を断ち切ることができない。取扱い誤りも増加している。
- ・だからこそ各系統のプロが必要であると考えている。  
経験に裏付けされた技術継承、人材育成、安全第一の職場を作り出す。
- ・運転士・車掌の指導員は、線区や乗務労働を熟知したプロであるべきと考えている。5年やそこらでプロにはなれない。しかし現実には4年目の車掌が指導員を行っている。また指導員も異動ですぐいなくなる。

会社

- ・仕事のプロとは、知識や技能とマネジメントの資質を持つものとする。
- ・経験は否定しないが、指導員としての資質は経験だけではない。

組合

- ・職場に必要なのはオールラウンドプレイヤーではなくスペシャリスト。
- ・今回の兼務でプロが育成できるのか?
- ・熱海運輸区では指導員が兼務者の訓練・育成は1ヶ月では無理だと言っている。

会社

- ・兼務で安全レベルが下がるとは考えていない。
- ・会社が行うこと全てが安全のためだけではない。
- ・熱海運輸区の指導員の声は会社として聞いていない。兼務者の育成期間は1ヶ月程度で仕上がりを見ながら柔軟に対応する。

対立

会社は現場の声を聞いていない現実。  
聞いてもなお育成期間を見直そうとしない姿勢。  
安全のためではない、要員のためだけの兼務には断固反対

補足6

組合

- ・「車掌の労働は甘いものではない。」「運転士が兼務ですぐにやれるほど車掌業務を軽視してもらっては困る」と職場の声がある。
- ・命を運んでいる重み。そのため教育も長い期間かけて一人前の車掌・運転士を育てていく。乗務労働の特殊性をどのように考えているのか?

会社

- ・まず、多業種には見られない特殊な勤務形態。労働の特性として列車の運行に直接携わるので、列車の中で安全安定輸送を全うするかが大きな使命。
- ・車掌の業務で言えば車内改札・秩序維持、後方防護係員、運転取扱など。

組合

- ・運転取扱や車掌労働は瞬間の判断と行動が求められる異常時の対応能力が問われる重要な労働。甘いものではない。
- ・兼務で短期間に身につくものでもないし、ましてや兼務が必要なほど要員不足で、判断力と行動力が低下している。教育もきっちり行われていない。
- ・基本に立ち返り、車掌が車掌業務に集中できる環境が必要。

会社

- ・運転士が車掌を行うことで気付くこともある。
- ・主張は主張として承知する。今後も将来の要員操配においては、情報を集めた上で責任を持って配置をしていく。

対立

会社は経験労働たる乗務員の特殊性を正しく認識し、  
安全が損なわれるほど逼迫した要員配置を直ちに改めろ!!

次号につづく

# 業務部速報

No. 26

発行 16. 10. 12

JR東労組 業務部

申2号

「運輸職場における運転士から車掌への部内運用中止を求める緊急申し入れ」交渉 第8回交渉!! ②

補足7

組合

- ・ライフサイクル深度化の3つの必要性、①安全レベル向上、②お客さま視点立脚のサービス・業務遂行徹底、③運輸業務全般に習熟した人材育成と、その覚書の遵守は確認できるか。
- ・今回の車掌兼務はライフサイクル深度化に逆行するものではないか？

会社

- ・必要性については覚書の通りで確認できる。遵守もする。
- ・今回の兼務は一時的なもので深度化の覚書に抵触するとは考えていない。深度化の覚書ではなく労働条件に関する協約に則り行いたい。
- ・今回の兼務は深度化覚書の主旨や目的から外れるものではない。

組合

- ・深度化の議論では、一時的な運用など意図していない。駅→車掌→運転士→駅→運転士または駅の流れの中に運転士→車掌はない。
- ・覚書と協約はどちらも同じ重みを持っている。どちらか一方のみが適用されるという勝手な解釈は認められない。
- ・運転士を10年やって駅に戻るのが覚書。10年の意味も議論した。一時的であれ運転士を離れる期間が出るのに、主旨から離れないとは言えない。

全面対立

補足11

組合

- ・鶴見線営業所では運転指導員が車掌業務をおこなっている。他の区所において、同じ事象が発生しているところはあるのか。

会社

- ・昨年度、国府津運輸区で突発（体調不良）の際に内勤の運転指導員が乗っている。交番作成時から運転士が車掌を行うような事象は発生していない。

組合

- ・運転指導員は、運転のプロであり、何でも屋ではない。
- ・運転指導員が訓練されていないのに車掌業務を行うことは安全上問題。

会社

- ・現場長が総合的にみて乗務可能だと判断した。問題ないと考える。
- ・鶴見で言えば、指導添乗をやっているし、指導打合せで、車掌指導とも情報共有している。駅設備の保守もやっている。定期的に車掌添乗もしている。

組合

- ・現場では安全衛生委員会で、本人から訓練教育を求めているが、現場長から必要ないと言われた。
- ・鶴見の指導4名中3名は他区からの異動者で、鶴見営業所での車掌経験はないのに、線見すら行われていない。

会社

- ・定期的に車掌添乗している。
- ・必要な知識を確認した上で乗務できると現場長が判断しているだろう。

全面対立

現場長が判断すれば訓練、線見なしに車掌が出来ると平然と回答!!  
これまで労使議論で安全に関してこれほど前提・意見が合わなかったことはない。

申2号第1項

これまでの補足項目での議論を踏まえ  
そもそもの申2号第1項について、会社回答を質すも...

対立!!

会社の回答は変わることもなく  
現時点においても車掌兼務を考えている!!