



## 申24号 「新たなジョブローテーションの実施」に関する説明申し入れ(その2) 5月28日に団体交渉を行う! ①

### 第1項 多様な経験をするにより安全が向上する根拠を明らかにすること。

- ・1つの輸送商品は全ての職種で一定の役割を担っている、チームワークの商品だ。営業では輸送をはじめ様々な経験を持つ方が安全を保っている。乗務員では、運転士は信号確認、車掌はドア扱いなど安全について重要な役割を担っている。安全は当社の「トッププライオリティ」であり、今後も変わらない。ジョブローテーションによって安全レベルが下がることはない。
- ・中期的に見ればワンマン運転は増え、車掌の業務量は減少していく。車掌や運転士の業務が、劇的に変化していくことを見据えての制度である。それが今回の目的の中の1つである。
- ・異動することで様々な視点が身につく、安全レベルの向上に資すると考えている。同一箇所にも10年いることも長いと思っている。異動が増えることで安全が損なわれることはない。

### 第2項 ワンマン運転、自動運転、ドライバレスを推進することによって安全が低下しない根拠を具体的に明らかにすること。

- ・ワンマン運転、ドライバレス運転のために、安全性を確保しながら必要な技術を導入することは、前提である。導入することで安全度が下がると考えていない。
- ・列車の自動運転技術については、国が検討し規制している。そこを見据えた上で、技術開発を進めている。

### 第3項 営業職、輸送職、乗務職において、人にしかできない仕事を具体的に明らかにすること。

#### 【営業職、輸送職】

- ・現在担っている仕事は、現時点では人でなければできない。今後の技術革新や仕事の変革を進めることで、お客さま自身でスムーズな移動ができる環境をつくることで、人にしかできない仕事も変わってくる。
- ・その最たるものは、異常時の対応や臨機応変な対応である。そこに軸足をシフトしつつ、企画部門を含めた創意工夫した仕事は人にしかできない仕事である。

#### 【乗務職】

- ・人にしかできない仕事は、「考える仕事」である。自分で考えたことを仕事に置き換え取り組むことは、人ならではの仕事である。
- ・東日本大震災の教訓は、乗車していたお客さまに意見を求め、乗務員が自ら判断し安全行動をとったことである。

### 第4項 指導操縦者の指導養成体制および車掌の技術指導担当の指導養成体制をどのように構築するのか具体的に明らかにすること。また、指定する基準を明らかにすること。

- ・指導操縦者や技術指導担当は、経験年数や仕事に対する姿勢、技術レベル、後輩指導への熱意などを総合的に勘案して指定している。これは、今後も変わることはない。
- ・経験年数については、指導操縦者が3年以上、車掌については設けていないが、知識や指導力等を勘案して指定する。
- ・様々な経験をし、様々な線区を見た上で、指導操縦者として指導することで厚みができる。