

No.61
2019
11/29



はちおうじ

JR東労組
八王子地本
八王子地本
ホームページ
「東労組八王子」で検索



八地申3号 甲府駅輸送体制の見直しに関する説明申し入れ交渉 甲府駅の安全とサービスは知識と経験に基づいた人間労働の賜物である!

甲府駅輸送体制の見直し時期の一部修正提案を同日受ける!!

2020年2月1日実施 → 4月1日の実施に一部修正

第1項 駅輸送体制の見直しとする目的と根拠を具体的に示すこと。

厳しい経営環境等と甲府駅輸送体制見直しについて、どのように結びつくのか、また施策実施の目的根拠を明確に示すべきだ。

少子高齢化や顧客の減少による効率的な業務体制をつくり機能を一体化し集約する。見直す事で**社員間のコミュニケーションが増すことで駅総体として業務を行う。**

ATOS と非 ATOS の境界駅であることから取扱いの違いによる事故も想定される。会社としての認識を示すこと。

境界駅であるが甲府駅の社員は日々勉強していただいている、今までである業務が無くなるものではない。間内改良することで内勤と一体となり安全とサービスの向上に向け取り組む。

要員が減となるが作業ダイヤの変更はあるのか?

境界の駅として作業が煩雑にならないようにしていきたい。**信号と輸送の作業ダイヤ変更を検討している、業務指示の内容については営業のダイヤも含め検討している。**

機械化システム化される業務はあるのか? 効率的な業務執行体制とは具体的にどういうことなのか示すべきである。

第2項 現在員数と施策実施後の標準数を明らかにすること。

体制の見直しにより輸送の要員で△1となる。



第3項 輸送担当は2徹から1徹1日勤となることによって安全とサービスレベルが向上する根拠を具体的に示すこと。

要員減により安全に対する判断を一人で行うこととなるが、安全レベルが向上するという根拠を

支社として業務を見て一人でもしっかりと判断出来ると判断した。会社として教育・研修を行いマニュアルの作成やチェックシートなどで人材は育成してきた。

夜間作業などでは作業員の命に係わる判断や作業を行っている。一人でも大丈夫と判断した根拠が明確ではない。

駅総体として対応出来るという判断であり**一部超勤が発生することは想定している。**引き続き事故の芽は摘むように実施していく。

常に異常時を措定し業務を行っている。山間線区もありダイヤ混乱も日々発生している中安全・サービスが低下する。

超勤ありきの施策はありえない!

管理駅である酒折駅は夜間無人となるが、現行は甲府駅から出向き対応を行っているが要員減によるサービス低下に繋がる。

複合的な要素があるが通常時と異常時を合わせて考えるのは難しい。

被管理駅のサポートは管理者営業職含めて対応を引き続き行う。

目的・根拠がまったく明らかにならず! 安全とサービスレベルが低下することは明らかだ!

第4項 施策実施に伴う異動の考え方について明らかにすること。

施策による人事異動の考え方を具体的に示すこと。

基本的には就業規則に則り本人のステップアップを考えている。会社として考えて人事異動を行っていく。

第5項 輸送社員の技術継承・技能伝承出来る根拠を示すこと。

勉強会や研修だけでは技術継承・技能伝承は出来ない。

毎年の研修を見直している。信号担当ブラッシュアップなど幅広い視野と他職場との人脈の構築など進めている。

職場での現地での OJT に取り組み安全レベルが向上するように取り組んでいる。



鉄道の安全を守り向上出来る労働環境を創り上げよう!