



2024年9月26日
第48号

JR東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

横地申 第3号 「JR東労組横浜地本第29回定期大会」 発言に基づく申し入れ 9/25に申し入れ実施

JR東労組横浜地本は2024年7月7日に、「かながわ県民ホール」において第29回定期大会を開催し、向こう一年間の方針について満場一致で確認しました。多くの代議員から、矢継ぎ早に実施される「変革2027」に基づいた会社施策と要員不足に起因する悲痛な職場実態に関する発言がされました。

営業職場においては、「多客時に改札窓口を1人で従事せざるを得なかったり、遺失物業務が一時的に不在になってしまい、お客さまへのサービス低下が多発している」「管理者を中心に変番対応で連勤が常態化し、職場全体が疲弊している」という問題が出されています。運車職場においては、「要員不足により休日出勤が多発している」「社員の幸福とは程遠い、希望していないジョブローテーションによる異動が多発している」という問題が出されています。工務職場においては、「異動や退職に伴う人員補充がなく業務量が増加している」という問題が出されました。さらに系統を問わず、技術・技能継承の課題が発生している現実や実態が発言されました。

「融合と連携」の名の下で、社員一人ひとりへの負担が増え、「会社は多様な経験による社員の成長というが、教育や訓練、技術・技能継承はどうなるのか。教えたくとも人も時間も足りない。安全はトッププライオリティーと言われるが、職場実態としてそのようになっているのかが疑問である」など、施策が進められることによる安全レベルの低下を懸念する発言もありました。また、喜勢社長は5月の定例会見で「みどりの窓口の削減方針を一旦凍結し、当面は現状を維持する」と発表しましたが、営業職場で働く社員からは「不足している要員の中でどうやって人を捻出するのか」という声が多く出され、根本的な解決には程遠いことから、お客さまに対するサービスレベルは確実に低下しています。

私たちJR東労組横浜地本は大会発言を踏まえ、労使で危機感の一致を図り、今後進められる様々な施策を担う社員が不安を解消し、安全・健康・ゆとりのある職場を実現するため、以下の項目を申し入れました。

1. 営業職場の教材としてステーションバイブルが使用されている。自己評価をする際の項目が多岐にわたり入力による社員の負担が大きい。特に「×」を付けるとフォローのために管理者の負担が増えてしまうため、申告しづらい風土がある。誰もが気兼ねなく不安な点を解消し、理解し納得できる教育を受けられる体制を確立すること。
2. 営業職場において、年休が消化できずに保存休暇に回している現実がある。また、管理者を中心に変番に伴う3連続徹夜勤務や7連続勤務が発生している。安全・健康・ゆとりある労働環境を実現するため、必要な要員の配置を行うこと。
3. 営業職場では、欠員状態により作業ダイヤを間引くことが常態化し、日中の多客時に窓口が1人になったり、一時的に不在になってしまうなど、お客さまサービスの低下につながっている。お客さまサービスを低下させないよう、要員の配置を行うこと。
4. 東海道新幹線を含む定期券について、通勤手当の支給対象が東京駅～熱海駅間のため、熱海駅以西からの新幹線定期券代が支給されない。東海道新幹線の定期券使用区間の拡充を図ること。
5. 橋本メンテナンスセンターの宿直体制が廃止され、現状は日勤と夜間作業だけの対応となったことにより、夜間の異常時は横浜メンテナンスセンターと大船メンテナンスセンターが橋本メンテナンスセンターの保守エリアをカバーすることとなった。会社の説明会では「保土ヶ谷バイパスや圏央道があるので問題ない」とされていたが、普段見ていないエリアの障害対応についての不安解消に努めること。
6. JEPS横浜BPOサービスセンターについて、JEPS本社は業務標準化を打ち出し、通勤状況調査・各種手当確認・資格確認・年末調整などを4大業務として、これをすべてのBPOで統一しようとしているが、未だにFormsができず、紙媒体のみで対応しているBPOもある。合わせて、最初の標準報酬月額算定に伴う通勤状況調査について、通達が出たのは2024年4月11日、使用開始日が2024年4月15日とたったの4日しかなく、あまりに短すぎる。申請者および担当者が分かりやすく対応できるようにするため、現場の実態に合わせて余裕を持った準備期間を設けること。
7. 今年3月ダイヤ改正について会社から「これまでにない発想で行路の見直しを行った」と説明されたが、短時間行路の組み直しで労働強化されている。相模原運輸区では提案時には日勤行路で23時すぎの退勤も提案され、乗務効率と労働強化による疲労度が考慮されていないため、提案時から平準化に努めること。また横浜統括センター乗務ユニットに見られる、成田エクスプレスと横須賀線および湘南新宿ラインとの混み運用を、安全の観点から解消を図ること。
8. 乗務員による眠気による事象が多く発生している。統括センター化により乗務員と営業の「融合と連携」が拡大されても、ゆとりある睡眠時間の確保に努めること。
9. ワンマン運転の拡大が予定されているが、みどりの窓口削減一時凍結に見られるように、時代は変化していてもお客さまのニーズとして「人だからこそサービス」が求められている。会社としてお客さまのニーズをどのように捉えているのか明らかにすること。また今後ワンマン運転の拡大が予定されている線区に関わる車掌について、人事運用の考え方を示すこと。
10. 新たなジョブローテーションにおいて、要員不足の職場現実の中で希望していない職場への異動が多発している。面談において、社員のキャリアプランを正しく把握し、管理者・社員とのコミュニケーションの充実化を図ること。
11. 相模線および鶴見線において、ワンマン運転が開始されて以降に様々な事象が起きている。ワンマン運転に伴い、運転士の業務量および負担が増加しているため、安全の観点から、ゆとりある行路作成と余裕ある運転時分と停車時分を設けること。