



MITO MAIL NEWS

申4号「駅業務委託・管理エリアの見直し」に関する申し入れ

第1回交渉 10月9日開催 その①

【第1項】 駅業務委託施策が働きがいの持てる「エルダー雇用の場」としていくために、水戸支社管内の業務委託駅でこれまで行ってきた改善内容を明らかにするとともに、業務委託駅における今後の労働条件・労働環境向上に向けた考え方を明らかにすること。

「会社回答」

業務委託駅における労働条件向上や労働環境については、(株)JR東日本ステーションサービスと連携して行っていく考えである。「エルダー雇用の場」として業務委託駅でこれまでおこなってきた改善内容は、
労働環境・・・委託前に休養室やバックヤード・フロア等の整備等
労働条件・・・作業ダイヤの変更、営業時間の短縮、みどりの窓口の廃止

確認

(組合) エルダー雇用の場として、相応しい労働環境・労働条件にしていくため、現場の声を聞き改善していくこと。

(会社) 駅営業時間はJR本体が決定しているが、一度変えたからから終わりではない。引き続き、JRとしても責任を持って対応していく。

【第2項】 今回牛久駅を業務委託駅化する根拠を具体的に明らかにすること。

「会社回答」

エルダー社員の雇用の場における選択肢の拡大を前提としつつ、グループ会社と一体で効率的な業務体制を構築するため、業務委託を行うこととした。

(会社) 2018年度退職者数(営業関係) 35名 駅職場でのエルダー勤務希望者 20名

2019年度退職者数(営業関係) 40名 駅職場でのエルダー勤務希望者 23名

両年度ともに希望者の9割以上が、本体エルダー含め駅職場で活躍していただいている。

(組合) 今回、何故このタイミングで牛久駅を業務委託するのか。

(会社) 棒線駅であり、運転取扱い駅ではないこと。また、JESSとしても実績を積み、受託できる体制が整った。プロパー社員のキャリアアップ、ステップアップの場とするため、今回業務委託する判断をした。

(組合) 水戸支社の中でも、収入や乗車人員が多い牛久駅がエルダー雇用の場として、相応しいといえるのか。

(会社) 収入や乗車人員が多いことが課題ではない。また、牛久駅単体がエルダー雇用の場の選択肢拡大とは考えていない。JESSプロパー社員のキャリアアップを目的に、プロパー社員を牛久駅に配置することで、委託した他の駅への選択肢も拡大するという考えである。

【第3項】 今回水戸支社管内で初めて牛久駅に「駅務責任者」を配置しての「現地責任者」を行わせる目的と根拠を明らかにすること。

「会社回答」

牛久駅の規模を総合的に勘案し駅務責任者を配置することとし、契約に基づき現地責任者業務の委託を行うこととした。

(組合) 泊まりの駅務責任者を配置する根拠及び役割はなにか。

(会社) 駅の規模や乗車人員を含めて判断した。駅務責任者は助役相当のポジションであり、社員教育、指導・監督や運転・事故防止の教育を行う。将来的には、社員管理やお客さま対応ができるプロパー社員の育成も目的としてある。契約の中で現地責任者の業務もある。

(組合) 水戸支社として、駅務責任者が現地責任者を行うのは初めてであり、課題があると認識している。本体でも経験したことがない人が多いのが現状だ。

(会社) 当面は、助役経験がある駅務責任者となる。現地責任者を行わせるために、駅務責任者を常駐させる訳ではない。将来的には、プロパーで対応できるようにしていく。支社内でも初めての取り組みであり教育・訓練体制は充実させていく。

確認