

J R 四国労組ニュース

令和元年 1 2 月 4 日 (No 12 / 1)

発行責任者 / 大谷 清

編集責任者 / 武智 義治

駅業務体制の見直しについて 会社の考え方が示される！

本日、経営協議会が開催され、10月30日の経営協議会で説明のあった「駅における業務体制の見直し」に関する付議に対する会社の考え方が示された。

【発第53号 駅における業務体制の見直しに関する付議について】

1 なぜ、当務業務の体制を見直すのか明らかにされたい。

社員の大量退職時代を迎え、各系統の管理者の大量退職が想定されており、特に、助役登用候補者の少ない営業系統において、管理者不足が喫緊の課題となっています。

そのような状況を踏まえ、改めて現在管理者が担っている当務業務を精査したところ、一般社員で遂行できる内容となっており、既に一部の駅では一般社員が当務業務を担っております。

一方、「部下社員の指導・育成」などの業務については、管理者が担う業務であり、駅長や他の管理者に集約することが可能であると考えます。

については、駅における当務業務は一般社員が担当することとしたいと考えています。

2 一般社員が担当する当務業務の範囲及び内容を明らかにするとともに、業務上の問題が発生した場合の責任の所在について、会社の考え方を明らかにされたい。

一般社員が担当する当務業務として、売上金の集計・入金や釣り銭、両替の管理など公金全般の管理や各社員の出退勤・休憩などの勤怠管理、その他出改札業務、入換業務など駅が定める当務担当の作業ダイヤに従って業務することとなります。

当務業務を担う一般社員が責任を負うのは、あくまで出退勤確認や、過不足金の確認、旅客対応や運転業務など、当日の業務遂行に係るもののみに限定されと考えています。

つまり、出退勤や過不足金の管理方法「そのもの」、あるいは現場における「教育・指導の中身」の問題は、駅長等の管理者が責任を負うものであって、当務業務に従事する一般社員について責を負わせる考えはありません。

3 対象駅は当務業務を行う全ての駅で、優先順位を決めて円滑に移行していくとあるが、どのように優先順位を決め、どのような時期で移行していくのか明らかにされたい。

当面は当務業務以外の泊まり勤務管理者の有無をはじめ、運転業務の負担度合、旅客数や異常時対応等を総合的に勘案し、優先順位を決めて円滑に移行していきたいと考えています。

J R 四国労組ニュース

令和元年12月4日（No12／2）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

安全を最優先する観点から、輸送助役のいない駅で、運転業務の負担の大きい駅や異常時対応上重要な駅については、極力管理者を配置するよう配慮してまいります。

また、各駅に3人いる当務業務を担う管理者を一度に一般社員へ入れ替えるようなことはせず、管理者の欠員に合わせて適宜一般社員を充当していく考えです。

- 4 一般社員が当務業務を担当するにあたり、その人選はどのような基準で選出するのか、会社の考え方を明らかにされたい。

本人の知識・技能や適格性、業務経験等を勘案し、選出していきたいと考えています。

- 5 異常時等発生時には当務担当者を支援する体制の構築が必要と考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

今回の施策はなるべく夜間にも他の助役がいる駅を優先的に実施していきますが、夜間も含め管理者がいない状況においても、異常時や大きなトラブルがあった際は、駅長や他の管理者がすぐに駆けつけるなど、フォロー体制をしっかりと構築していきたいと考えています。

- 6 2020年2月より順次実施とした理由を明らかにされたい。また、作業ダイヤが変更となるダイヤ改正時にあわせて移行するのが適切と考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

現時点で管理者不足が深刻であり、今後いつ管理者の急な退職や病気等により補充が必要になるかわからない状況ですので、少しでも早く実施したいことから2020年2月より順次実施としました。

管理者の急な退職等、不測の事態が出ない限りは、極力ダイヤ改正後の実施としたいと考えています。

- 7 管理者と一般社員が同一の業務を担当することになれば、不公平感が発生すると想定されるが、会社の考え方を明らかにされたい。

2で回答したとおり、当日の業務遂行に係るものについては、管理者と一般社員が同一の業務を行いますが、「部下社員の指導・育成」など管理者が担うべき業務は一般社員には行わせないことから、不公平感は発生しないと考えます。

- 8 業務体制の見直しに伴い、将来の管理者を目指す組合員のモチベーションが低下しないようにすべきと考えるが、会社の考え方を明らかにされたい。

当務業務に従事する一般社員においては、従来よりも幅広い業務を担うことになり、社員の成長意欲を高め、将来の管理者に向けた重要なステップとしても、モチベーションの向上に繋がるものと考えています。

J R 四国労組ニュース

令和元年12月4日（No.12／3）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

<主なやりとり>

組合：現在、一般社員が当務業務を担っている一部の駅とはどこの駅か。

会社：宇多津駅、穴吹駅、牟岐駅、後免駅である。

組合：今後、対象となる駅はどこになるのか。

会社：他の業務の泊まり勤務管理者がいる四大駅等から順次実施したいと考えているが、管理者の配置を含め、現段階では具体的な駅は決まっていない。

組合：当務業務を担当する社員の人選はどのように行うのか。

会社：これまでの業務経験や知識、現場長及び本人との面談など総合的に勘案して人選を行う。

組合：出勤確認の際欠務が発生した場合等は、どのように対応するのか。

会社：そのような場合には、管理者に報告し指示を仰ぐこととなる。

組合：管理者と一般社員が同じ業務を行うが、一般社員の当務担当者への手当の支払いは考えていないのか。

会社：当務業務そのものに対する手当の支払いは考えていない。

また、発第55号「高德線『大坂山トンネル内での鋼板の一部落下』について」、申し入れに対する回答があった。

【発第55号 高德線「大坂山トンネル内での鋼板の一部落下」について】

1 今回の事故をどのように受け止めているのか会社の考え方を明らかにされたい。

今回の大坂山トンネルにおける剥落防止用鋼板の落下では、お客様や乗務員に怪我は無かったものの、長時間列車の運行を見合わせており、重大な事故に繋がる事象であると強く受け止めています。

トンネルの剥落防止用鋼板の落下は過去に事例がありませんが、検査時にトンネル補修等で設置している付帯設備についても、落下の恐れがある箇所を見落とすことがないように、さらなる検査精度の向上に取り組むことが重要であると考えています。

2 剥落防止用鋼板の一部が落下した原因を明らかにされたい。

詳細については調査中ですが、剥落防止用鋼板および取付けボルトの一部が腐食したことにより、取付けボルトが鋼板を支えきれなくなり鋼板が落下した可能性が高いと考えています。

3 再発防止に向けた今後の対策について明らかにされたい。

今回の事象を受け、剥落防止用鋼板を設置しているトンネルにおいて、剥落防止用鋼板および取付けボルトの材質劣化および撤去の必要性を把握するために目視による精度の高

J R 四国労組ニュース

令和元年12月4日（No12／4）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／武智 義治

い緊急点検を実施しています。また、点検の結果、落下の恐れがある箇所については剥落防止用鋼板の修繕または鋼板の撤去を実施します。

さらに、直近の列車巡回時においてトンネル内に設置された剥落防止用鋼板等の状況（バタツキなど）を確認します。

今後も検査を行った時は、その結果を確実に記録し検査精度の向上に向けて継続して取り組んでまいります。

回答を受けて組合は、老朽化した設備が多くあるが日々の継続した点検の積み重ねにより、先手を打った安全対策を実施し再発防止に努めるよう強く訴えた。

さらに、『高松運転所ＤＬＣ車庫における問題点』及び、最近多発している『空転・滑走』について議論を行った。

<主なやりとり>

【高松運転所ＤＬＣ車庫における問題点について】

組合：ピットが浅く傷害事故が発生する恐れがあることから、早急に改修するべきである。

会社：貴側や現場からの意見を踏まえ、ピット全体の掘削工事を実施する計画である。

組合：再度改修を行うのは時間と経費を要し無駄である。車庫を設計する段階において系統間で協議を重ね、使用する現場サイドの意見・要望を反映させるべきではなかったのか。

会社：できる限り反映させるよう努めてきたが、結果改修を行うこととなった。今後は関係箇所と連携を深めていきたい。

【空転・滑走について】

組合：最近、空転・滑走が頻発しており特に滑走は重大事故に繋がる恐れがある。この危険性について現場と本社との間で、認識にズレがあるのではないかと。

会社：滑走の危険性は十分認識しているが、対策としては、運転士の徐行運転に頼っているのが現状であると言わざるを得ない。

組合：運転士は注意を払って運転しているにもかかわらず空転・滑走が多発している。従前より問題提起をしているが改善されていないのが現状である。早急に何らかの対策を行うべきである。

会社：空転・滑走が発生した場所での徐行運転やレール研磨、沿線の伐採等を行っているが、抜本的な予防策はできていないのが現状である。

組合：抜本的な予防策ができていないのでは済まされない。空転・滑走が発生した後の対策ではなく、発生箇所が特定できているのであれば事前に予防策を講じるべきである。

J R 四国労組ニュース

令和元年12月4日（No.12／5終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／武智 義治

会社：現状として発生後の対策しかできていない。貴側の意見を重く受け止める。

組合：運転士の注意力のみでは空転・滑走は防止できない。計画的なレール研磨や、臨時の砂まき列車の運転など具体的な対策を早急に実行すべきである。

会社：ハード対策も含めて何らかの対応を検討したい。

組合：運転士は滑走シーズンを迎え、日々滑走に対する恐怖心を持ちながら乗務している。本社及び現場においても系統の垣根を越えてスピード感を持って対応するべきである。

繰り返しになるが現場任せではなく、主管部が率先して対応すべきである。

会社：系統間で連携しながら、スピード感を持って対応したい。

以 上