

「新富士駅他 2 駅の所属移管」 について業務委員会開催

本部は12月18日、業務委員会を開催し「新富士駅他 2 駅の所属移管」について会社側から説明を受けました。

内容は「新富士、三河安城、岐阜羽島の 3 駅を新幹線鉄道事業本部に所属を移管する。その目的は、実質的に新幹線関係の業務に特化した 3 駅を新幹線鉄道事業本部で一括管理することで、統一的な業務運営及び新幹線・在来線双方における一貫した社員育成・運用を図る」というものです。

J R 東海労は、東京から岐阜羽島駅への転勤もあり得ることから、簡易苦情処理に発展するような転勤は行わないことなどを強く主張しました。

主なやりとりは以下の通りです。

組合：今、駅の所属移管について説明を受けたが、11月に新幹線地本及び新幹線関西地本に説明があった、新幹線の車両所の組織改正などについて、なぜ本部に説明しないのか。

会社：運輸所化の時も本社・本部ではやらなかった。どこの場で議論すれば有効的か考え、新幹線及び関西がいいだろうと判断した。

組合：基地の統廃合ともいえるものである。本部に説明があつてしかるべきであると主張しておく。

組合：3 駅の要員はどうなるのか。

会社：増減はない。各駅とも20名規模の駅である。

組合：三河安城は、在来線の駅もある。東海鉄事所属のままでもいいのではないか。

会社：三河安城駅の在来線の業務は、東海交通事業に業務委託している。直轄の業務は新幹線のみとなっている。

異常時の対応は大丈夫か？

組合：飛び地的に所属の違う駅が配置される。自治体等との対応、事故や異常時の対応に支障しないか。

会社：自治体等とは誰が対応すればいいか、見極めればいいと思う。また事故、異常時対応については、現在でも幹鉄事がしっかり指導しているので支障はない。

組合：目的について、具体的に説明すること。

会社：「社員運用の変更」が行われた。3 駅は在来線（東海鉄事）の所属ではあるが新幹線の業務を行っている。現行では、駅で新幹線の仕事をして在来線の運輸区へ行き、また新幹線の駅に戻ることになる。所属を変えることで、社員が培った

知識・技能を活かせる社員育成・運用になる。

組合：3駅以外は将来どうなるのか。新幹線担当の駅社員は新幹線、在来線担当の駅社員は在来線の所属にしたらどうか。本人の希望で将来性に幅を持たせるということ。

会社：他の駅は、将来的には所属を分離させるメリットはないと考える。また、異動は本人の希望のみでは成り立たない。

苦情が発生するよう転勤は行わないこと！

組合：東京から岐阜羽島への転勤はあるのか。

会社：あり得ることである。

組合：簡易苦情を申告しなければならないような転勤には反対である。

会社：貴側の主張は聞いておく。

組合：関西地区から岐阜羽島駅への「還流」はないということか。

会社：基本的にはない。「ないとは言えない」の方が正しい。

組合：ところで、J R 東日本が日本郵政と提携して無人駅に郵便局（ポスト）を設置すると報道されている。J R 東海にはそのような計画はないのか。というのは、在来線の「乗り」は増えてきており、駅を営業拠点として体制強化を検討すべきだと考えるからである。

会社：今のところJ R 東日本のような計画はない。駅の営業拠点強化については意見として聞いておく。

以 上