

業 務 瓦 版

2016年12月26日

第 30 号

JR東海労新幹線地本
業 務 部

業務委員会で「新幹線車内業務の見直しについて」会社提案！

2016年12月21日、業務委員会が開催され「新幹線車内業務の見直しについて」の会社提案を受けました。しかし、その内容は車掌が3人から2人乗務という“大幅な人員削減”とパーサーの“新たな業務拡大”など、労働強化とサービス低下が伴うことは明らかなです。

今こそ私たちは、労働組合として安全と健康を守るために会社としっかり協議していくことが求められています。

提案内容（要旨）および若干のやり取りは以下の通りです。

1. 実施内容

(1) 業務体制の見直し

① パーサーの役割の拡大

- ・パーサーへの委託業務の拡大し、車内巡回を強化するとともに異常時対応力を向上

② 運転士と車掌のクルー化

- ・勤務開始から終了まで、同一職場の運転士と車掌でクルー構成し、運転士と車掌の連携を強化

③ 短区間巡回の設定

- ・所定の乗組みに加えて東京～新横浜および新大阪～京都間の短区間を乗務する乗務員を配置し、異常時対応力やサービスを向上

④ 短区間行路の設定

- ・車掌については短区間巡回、運転士については短区間巡回と短区間回送を行う短区間行路を設定
- ・短区間行路に育児関連の勤務措置適応者を充当し、現在、原則駅での運用となっている社員の職域を拡大

(2) 車掌とパーサーの基準乗組み数の見直し

- ・車掌の基準乗組み数を3名➡2名とする

【東京～新大阪間】のぞみ：車掌2名・パーサー2名

ひかり：車掌2名・パーサー2名

こだま：東京～名古屋は車掌2名・パーサー2名

名古屋～新大阪は車掌2名・パーサー0名

2. 実施時期 平成30年3月（予定）

3. その他 この施策による要員増減は別途提示する

大幅な人員削減・労働強化反対！ 安全と健康を守ろう！

主目的は効率化である！安全とサービスの低下だ！

- 組合 安全性やサービス向上の為であるとしているが、具体的に何をもってそういえるのか。
- 会社 今まで異常時対応を行ってきた。加えてパーサーの対応やクルーの連携を行うことにより異常時対応やサービス向上できるものと考ええる。
- 組合 今回の見直しでどのくらい向上するのか。数的に表せば何パーセント増しといえるのか。
- 会社 数字にはできない。より良くなる。
- 組合 「より」良くなるとか、言葉では言えるが具体的な効果がわからない。
- 組合 車掌が3名から2名になる。サービスの低下になる。安全性やサービス向上は二の次で、効率化が一番ではないのか。
- 会社 改札の見直し、防犯カメラや搭載品、クルー・パーサー委託と、その様な事を加味してサービス向上になると考えている。
- 組合 パーサーに業務委託しているが車掌は減っている。総体的に乗組み人数が減っていることになり、安全性もサービスも低下になる。

クルー化とは、同じ職場の人を乗せるということ！

- 組合 車掌と運転士のクルー化ということは、運転士は本線業務だけで入出庫はなくなるということか。
- 会社 車掌から見ると同じクルーで運転士は同じ職場の運転士である。運転士としては短回の入出庫等があり、出先で対応または短回だけで入出庫することもある。
- 組合 本線業務は短回を付けないのか。
- 会社 行路の詳細は検討中。クルーで行って出先で短回を行うかどうかは今は示すことができない。
- 組合 運転士と車掌のクルー構成は勤務開始から終了までとなっているが、同じ行路になるのか。
- 会社 車掌から見て本線に乗る組合せが同じ職場の運転士であり、行き先を含めて一緒に行動するという事ではない。
- 組合 クルー化と言っても、同じ職場の人と乗るということだけなのか。
- 会社 そうである。

運転士と車掌の込み運用？

- 組合 運転士の短区間巡回とはどのようなことなのか。

会社 車内巡回である。
組合 東京から新横浜までの巡回なのか。
会社 東京から新横浜までの車内巡回と、回送運転の短区間行路がある。
組合 運転業務と車掌業務の込み運用を行うということか。
会社 そうである。東京から新横浜まで車内巡回して、次に大井まで回送を運転する。
組合 巡回する運転士も端末を持つのか。
会社 そう考えている。
組合 端末を持って運転するのか。また、発券もするのか。
会社 詳細は検討中である。

「短区間巡回」は中途半端で意味がない！

組合 短区間巡回とは特改行路をつくることか。
会社 そうである。
組合 全列車にあるのか。
会社 ご利用状況による。
組合 東京から新横浜の短い区間では何かあった場合でも（巡回担当は）降りなくてはならない。あまり意味がない。こだまは三島まで、のぞみは名古屋まで必要である。
会社 引き継ぎ等や対応に関しては検討中である。
組合 名古屋運輸所は短区間巡回どうするのか。
会社 名古屋地区は今後検討していく。

パーサーは発券依頼があっても発券できない！？

組合 自由席改札はどうなるのか。
会社 従来通りである。
組合 こだま号はどうするのか。
会社 こだま号は回数が決まっている。
組合 現状は中乗りが1号車を行っているが、乗組みが変わったら無理である。
組合 パーサーが巡回して、こだま号で1号車にて発券依頼があったときはどうするのか。
会社 今のところパーサーが発券することは考えていない。
組合 引継ぎや駅で行ってもらおう事になるということか。
組合 改札はあるのか。
会社 改札についての詳細は検討中である。

パーサーへの安全教育は万全か？！

組合 車販はどうなるのか。
会社 車内販売については今回の記載から抜いている。ワゴン業務を維持するかどうかはPC（パッセンジャーサービス会社）側が決める事であるが、当社も話していく。
組合 現状はグリーン車の改札2名、ワゴン販売2名で、パーサーは販売も補助している

がパーサー業務が増えるとワゴン販売が大変になる。

- 会社 グリーン車の改札業務は車掌に返すので巡回強化するイメージである。
組合 車椅子対応は現状 11号車・多目的室だけであるが全車両になるのか。
会社 車椅子に関することは従来にプラス範囲拡大、当日申込み対応も行う。
組合 パーサーの営業規則等の教育はどうするのか。
会社 現状も行っているが今後も行っていく。
組合 発券以外の業務委託でよいのか。
会社 従来通りである。
組合 パーサーに対する知識・技能の確認はどこが行うのか。安全に関する重要なことである。
会社 PCが行なうが、当社もサポートはしていく。

パーサーへの業務委託で連携は大丈夫か？！

- 組合 委託であるから車掌からパーサーに直接指示ができない。指示命令系統は大丈夫なのか。
会社 法的に抵触しないように検討していく。
組合 車掌からパーサーに指示命令をしたら偽装請負になるのではないのか。法的にどうクリアーするのか。
会社 法的に抵触しないように検討していくが、異常時や緊急時はできるものと認識している。
組合 仮にPCの責任者を通じて連絡取り合うと、指示系統が二つになることは不都合である。クルーとして意味がない。
会社 PCと話し会社が責任を持って行っていく。
組合 通常時と異常時の区分けはどこか。
会社 異常時等において整備して抵触しないようにしていく。

高齢である専任社員の業務改善を！

- 組合 育児関連の勤務措置適応者を短区間行路に充当するというが、その際に運輸所に向くのか。確認事項などはどう把握するのか。
会社 運輸所で勤務するということである。短い勤務の働き方もある。
組合 それなら専任社員にも短区間行路をつくってもよいではないか。
会社 高齢者についての特別なことは考えていないので現状のままである。
組合 考える必要がある。
会社 意見は受けているので今後も検討していく。
組合 要員がかなり余ると思われるが、その要員はどうするのか。
会社 検討中であるが、もし余剰員は発生するなら休日勤務削減などに有効活用していきたい。
組合 出向については考えているのか。
会社 業務が無かったとしても、当社の中でも今働ける場所は駅等あるので検討中である。

組合 実施は平成30年の3月というがダイヤ改正時か。
会社 その時にダイヤ改正があるかどうか今はわからない。
組合 持ち帰り検討し、改めて申し入れ等を行うのでその際は協議に応ずること。
会社 了解。

*私たち新幹線地本は職場の組合員・社員の声をもとに、安全で働きやすい労働条件及び職場環境の改善に向けて、今後も会社に申し入れを行い問題解決に向け協議していきます。問題点や要望事項等があれば JR 東海労新幹線地本までお知らせ下さい。

ホームページアドレス	http://www.geocities.jp/jrcushinkansen2/right.html
メールアドレス	jrcushinkansen@yahoo.co.jp