



千葉鉄サ申第1号

「幕張事業所派出体制の見直しについて」に関する 団体交渉を行う！その①

1. 仕業検査周期延伸などによる受託業務の減少により、JR千葉鉄道サービスの黒字経営に向けた考え及び、銚子派出が廃止、鴨川派出が一徹体制に見直される根拠を具体的に明らかにすること。また、エルダー制度のある中での体制変更によって本体施策との整合性と、配属している組合員の雇用をどのように考えているのか具体的に明らかにすること。

【会社回答】

幕張事業所の派出体制見直しについては、2022年3月ダイヤ改正での仕業検査の周期延伸及び入区作業等の見直しにより、銚子派出・鴨川派出の受託業務量が減少することから体制を見直すものである。

(組合) 仕業検査の周期延伸及び入出区作業等の見直しによって、どれくらい業務が削減するのか？

(会社) 銚子派出では、仕業検査が1本(209系4両)、入区が3本(355M・363M・375M)、出区が2本(474M・4006M)、出区点検が3本(428M・430M・4006M)。鴨川派出では、仕業検査が1本(E131系2両)減ることになる。

(組合) 今回の見直しによって受託料金はどれくらい減少し、どのように補って経営をするのか？

(会社) 受託料金については言えないが、ダイヤ改正などで業務の見直しもあり、JR本体と協議しながら業務量を決定している。発注業務がなければ体制を組むことは出来ない。

(組合) 仕業検査の周期延伸は銚子・鴨川派出以外でも実施することになると思うが、他の箇所の変更点はどのようになるのか？

(会社) 関係する幕張事業所では、E257系1本、209系(4両)3本、209系(6両)1本、E217系1本、E131系(2両)1本を削減する。なお、仕業検査が無くなっても運転業務は無くならないため、体制の変更はしない。理由は、運転業務と仕業検査で作業ダイヤを組んでいるからだ。

(組合) JR本体から出向しているエルダー社員とCTSのプロパー社員の位置づけは、どのような認識で配置しているのか？

(会社) 位置づけは、65歳までの雇用の場もあるのでプロパー社員もエルダー社員も同じである。

(組合) 今回の体制変更によって、JR本体のエルダー制度にある5年契約と整合成がつかないと私たちは考えているが、CTSとしてどのように考えているのか？

(会社) 今回の銚子派出や鴨川派出の方は幕張事業所の所属で本人希望や通勤などを配慮しながら業務に就いてもらっている。5年契約の中で運用しているということだ。

(組合) 5年の中の運用は契約上では銚子派出や鴨川派出に配属になっていると本人達も思っているし、私たちもその様な認識である。だからこそ、いきなり廃止ではなく、当面は臨検対応などで残しながら段階を踏んでやるべきだと考えている。

(会社) 段階と言われても成案にならない時にはお話しすることは出来ない。これは今までも同じである。問題意識はわかるが、発注業務が無くなれば、体制を組むことが出来ないのが現実だが、逆に言えば業務があるところで人を削ることは出来ない。

(組合) JR本体との協議でこれ以上業務を削れないとか、これを削れとかCTS側から言うことはできるのか？

(会社) 効率化や予算の見直しが今後もあればJR本体と協議してやっていくが、CTSのスタンスとして業務を残してやっていく。



その②へ



千葉鉄サ申第1号

「幕張事業所派出体制の見直しについて」に関する 団体交渉を行う！その②

2. 安全で安定した輸送サービスを維持するために、銚子派出については臨検対応の出来る一日勤体制を残すこと。

【会社回答】

臨時検査の対応については、JR車両センター及び駅派出検査等で対応可能と考えている。

(組合) 一項で段階的にやるべきだと述べたが、職場からするとすぐ廃止ではなく段階的に行うべきだという声である。地本としても働いている人がいる以上、臨検対応などを置いて順序立ててやるべきだ。

(会社) 本体は臨検のみでも千葉派出のように体制を組むことはできるが、CTSには臨検のみの発注はされていないため体制を組むことは出来ない。

(組合) 千葉派出との具体的な違いは何か？

(会社) CTSの臨検対応はその他、付帯作業に臨検や蛍光灯交換、故障出動、トイレ・座席のリクライニング故障などがあるため、発注された作業ではない。JR本体として千葉派出のように残す判断があれば、本体として臨検体制を組んでいる。

(組合) そうであれば、JR本体にも求めなければならないが、CTSとして発注されなければどうしても業務は残さないのか。他にあれば示してほしい。

(会社) 他には異常時情報共有システムで現場に行かなくてもある程度の判断ができるようになった。応援にもほぼ行かなくなったこともある。

(組合) 臨検対応の受発注の内容は分かったが、これまでもお客さまに安全安定輸送を与えるために、日々業務を担ってきた。会社としては体制は変えないだろうが、私達からすると本人希望の雇用も踏まえれば、臨検対応を残すべきだ。

(会社) あくまで臨検は付帯作業になっていて、仕業検査や入出区、出区点検等作業ダイヤを組んでいるため臨検だけで作業ダイヤを組むことは出来ない。



3. 銚子派出と鴨川派出に勤務する組合員の退職までの希望を丁寧に把握した上で、本人希望を尊重して雇用を確保すること。

【会社回答】

派出体制の見直しに伴う関係社員との面談等については、実施する考えである。

(組合) 我々の主張として派出を残したいが、現実が叶わなければどのような選択肢があるのか？

(会社) 希望を聞くための面談をする。選択肢の基本路線は幕張事業所、それ以外は今後本人とどのようになりたいのか聞いていく。

(組合) 今日議論してきたように経過も分かっていない現実もある。面談で本人の希望を聞いてできる限り希望の仕事や勤務箇所に就かせてほしい。その前提は雇用を確保することで良いのか？

(会社) 交渉以降は、本人とも面談をしていく。そのために受託業務の無くなる経過の説明から丁寧にやっていく。

(会社) 改めてこの交渉に踏まえて、責任を持って丁寧に進めていく。

エルダー組合員の働きがい求めて、
JR本体とも議論をしていきます！