

関西新幹線サービックと「発」第5号及び6号の申入れに対し、団体交渉を開催しました。申入れしていた営業3グループ、詰所のエアコンを取替することになり、鳥飼事業所の雨具(カッパ)に続き、東海労の要求が実現しました！！

■ 1月31日、地本は「発」第5号及び6号の各申し入れに対し、関西新幹線サービックと団体交渉を開催しました。参加者は、組合側は、畑野本部副委員長、柳楽地本副委員長、下茂地本業務部長、三田地区分会長。サービック側は、馬場人事課課長、山崎管理課課長、下田業務課課長、八木人事課係長でした。

「発」第5号「新大阪第二事業所営業二科における要員」に関する緊急申し入れ（2022年11月16日申し入れ）

1. 営業一科、二科の基準人員を明らかにすること。

【回答】基準人員について、明らかにする考えはない。

2. 現在の要員不足解消策を具体的に明らかにすること。

【回答】必要な要員は確保している。

3. 本社ホームページによる「営業科募集要領」の改善を図ること。

【回答】営業科募集要領については、必要により改善しており、現行の内容を変更する考えはない。

4. 現場における「新入社員研修」の内容を具体的に明らかにすること。

【回答】新大阪第二事業所では、着任後日勤二日間の教育を実施しており一日目は所長講義、安全講義、構内見学、制服採寸等を行い、二日目は時刻表などの営業雑学、車椅子対応などの見学を行っている。その後日勤担務を5回程度、泊勤務を2回程度、見習い勤務として実施している。尚、習熟度により波動担務又は再度見習い勤務に従事させることとしている。

5. 早急に、要員不足を解消する為に、出向社員の退職後の再契約や退職者のパート採用等、要員不足解消に向けて柔軟な対応をすること。

【回答】 必要な要員は確保している。

6. 営業二科における十分な要員を早急に確保すること。

【回答】 必要な要員は確保している。

以上

「発」第6号「新大阪第二事業所営業3グループにおける職場改善要求について」の申し入れ（2022年12月23日申入れ）

1. 旅客サービスサポートとは、具体的にどのような業務内容を示すのか明らかにされたい。

【回答】 旅客設備等の拭き業務、駅構内における旅客案内業務である。

2. 現行、貸与されている営業科の制服では除菌作業に支障がある。また、作業時の労働災害の発生にも繋がる可能性がある。よって、速やかに業務科の制服に変更し、貸与されたい。また、1日の歩行距離を考えても、現在の革靴では支障がある。速やかに作業靴を貸与されたい。

【回答】 整備服に変更する考えはない。また、作業靴を貸与する考えはない。

3. 温水器（流し台の給湯器）及び、飲料水（サーバー）を早急に設置されたい。

【回答】 現状で対処されたい。

4. エアコンは設置されているが、老朽化が著しく、夏場は5箇所の水漏れが発生している。職場の安全衛生の観点から考えても問題である。速やかに最新型のエアコンを設置されたい。

【回答】 エアコンについては老朽化が進んでいる為エアコンの一部を取り替えることを検討している。

5. 職場詰所に隣接する通路や壁は、鳩の糞や、羽が散乱している。安全衛生の観点から考えても問題である。早急に清掃、消毒を実施されたい。

【回答】 現状で対処されたい。

6. 詰所にテレビは設置されているが、全チャンネルが視聴できない。速やかに改善されたい。

【回答】 現状で対処されたい。

以上

旅客サービスサポートは、将来的にどうするのか！？

【若干のやり取り】

組合：今度政府がコロナウイルスを5類に引き下げるが、様々な対策が緩和される中で今後、営業3グループは将来的にどうなっていくのか。

サー：サービックとしては、JRとの協議の上で貰っている仕事である。我々として独自の判断は出来ない。

組合：JR本体の判断になるのか。

サー：JR本体の判断で「やらなくていい。」となれば、そうなる。

組合：除菌作業がなくなれば、3グループもなくなるという事でいいか。

サー：我々としては、どうなるかは判断出来ない。決まってから判断することになる。

組合：なくなる可能性もある。発展的解消という考え方でいいか。

サー：結局、JR本体との協議で決まる。発展的解消になるか、どうかは分からない。

毎日、10km歩行する作業には整備服が適しており、整備服と作業靴を貸与せよ！！

組合：旅客設備等の拭き業務は、整備作業になるなら制服は整備服でも構わないのではないか。

サー：案内業務がある。

組合：案内業務は、異常時には3グループはやってない。普段の案内業務なら、整備服でもやれるのではないか。

サー：異常時に案内業務をやるか、やらないかはマネージャーの判断に委ねている。異常時の定義を何処まで指すかは分からないが、必ずしも異常時にやらないとは限らない。

組合：大幅な列車遅延などでやるかやらないかは、現場の判断で決めているのか。

サー：そうである。

組合：会社が考えている3グループの旅客案内業務とは、何を指すのか。

サー：お客様から普段聞かれる「ホームの番線」などの案内業務である。

組合：誰でも出来る案内業務になる。お客様の心理は其々違うが、制服を着た者が近くに居たら、サービック社員であれ全日警社員であれ誰でも聞いてくる。

サー：整備服か営業服かといえば、恐らく営業服の社員に聞くのではないか。

組合：そんなことはない。異常時の案内業務に出ないなら、整備服でも構わないではないかという考えである。

今時、テレビの全チャンネルが映らない！？ 時代錯誤の待機室を何とかせよ！！

組合：テレビは、全チャンネルが映らないのは、アンテナが悪いのか。

サー：アンテナは宮原の庁舎の方にあり、受信側に問題がある。

組合：折角、テレビを入れているなら全チャンネル映るのが当たり前である。

サー：受信の問題であり、サービックにはアンテナの権限がない。

組合：今後も映る努力はするのか。

サー：映る努力は、今後もやっていく。

サービック各事業所の要員不足に対して、サービック本社は鋭意努力せよ！！

組合：毎回のことであるが、基準人員を組合に明らかにする考えはないのか。

サー：・・・・。

組合：要員不足については、我々の申入れ以降改善される見込みである。ホームページの「営業科募集」については、その都度行っているのか。

サー：そうである。要員が不足したら一定程度ホームページを開けるようにしている。

組合：一旦、基準人員を満たしたら募集を止めることにしているのか。

サー：そうである。ずっと開けている必要はないと考える。

組合：ホームページの検索で「営業科募集要領」項目に辿りつくまで、大変であると聞いている。改善できる場所があれば、改善すべきである。

サー：我々としては、随時ホームページを観て「こういう風にした方がいいのではないか。」など工夫はしている。採用の面談時にも採用情報取得の経緯を聴いたりしている。

組合：今後も必要と場所があれば、改善すること。

今春、ダイヤ改正以降の作業内容変更について、各事業所の問題点を突く！！

【第一事業所の作業内容変更について】

組合：ダイヤ改正後、第一事業所では、1番・2番線を引上げ専用3番・4番はこれまでやっている基本作業25分から15分作業に変更するのか。

サー：基本的には、なるべく番線を固定したいと考えている。

組合：これまで25分でやっていた作業を15分でやるということは、便洗もユニットもやらないということか。

サー：現在、25分・15分・12分の3つの作業があるが、12分作業に近い形を取る考えである。

組合：便洗は「やらない」、「やれない」のどちらか。

サー：出面を考えてやるので、便洗はやれると考えている。

組合：12分で便洗をするし、ユニット作業もするのか。

サー：今の12分作業では、ユニット作業はしている。

組合：今後、変更点について現場で説明はするのか。

サー：資料を配るか、何かしらの説明はする。

組合：現場への説明は、必ずやること。

【第二事業所の問題点について】

組合：今度のダイヤ改正で第二事業所2グループでは、JR西日本のホーム出場が3分から1分に変更になる。車椅子対応スタッフと西日本乗務員との引継ぎが今後出来なくなる。現行の対応でも客室乗務員が居なくなり、スタッフはこれまで多目的室の鍵開けやベッドの対応をサービスでやってきた。西日本エリアは、本来やらなくていいサービスであり、お客様については、デッキで待つて頂き「後で乗務員が来るので

待ってください。」の案内で引上げても責任はないが、お客様からみたら乗務員が来るのが新神戸発車後、およそ15分間はお客様はデッキに放置される。例えば、新大阪～岡山までのお客様を15分間待たすことになり、ダイヤ改正以降は、お客様とのトラブルになることが考えられる。新大阪駅のみ「ディンプルキー」を持たされているが、スタッフは何処までの範囲でやったらいいのか。サービック本社とJR西日本では業務契約はないと思うがどうか。

サー：JR西日本と業務委託契約はないので、多目的室の鍵を開けたりベッドにする契約もない。開けたりするのは任意であるが、やらなかったからといって責任はない。「やってください。」ということも言えない。

組合：視覚障害者を対応するのは、我々スタッフであり、乗務員が来る来ないはお客様には関係ないことである。その責任所在をはっきりして貰わないと困る。

サー：今現在は、視覚障害者のお客様は席まで案内して貰っている。

組合：今後は、乗務員との引継ぎが出来なくなり、列車を遅らせることになる。

サー：列車が遅れても仕方ないことである。

組合：現在、1分の遅れなら時系列は書かなくていいが、2分以上遅れた場合は時系列を書かないといけない。2分以上遅れた場合で書く必要はないと思うが、責任の所在をはっきりして貰わないと、対応する我々スタッフからみたら困る。

組合：東海会社にこのことを申入れても、「何か問題があれば、サービックに言え。」という姿勢であり、全て丸投げしていることが問題である。

組合：JRCP係員の車椅子対応が最近変わっていて、ホームに降りなくなった。我々スタッフは、スロープにガタツキがある時は「スロープを押さえなさい」と指導要領で指導されている。N700S編成の時は、押さえないといけないが押さえることが出来ないから、お客様が落ち掛ける事象が発生した。この事象で、仮に怪我でもされたら係員の責任になる。

サー：現在、スロープは二種類あるのではないか。

組合：N700Aと500系用スロープであり、今後、主類になっていくN700Sには対応出来てないスロープを使っている。もし、何かあったら誰が責任を取るのか。

サー：JRCP係員は、ホームまで案内したい気持ちはあるが、ホームまで出ると乗り遅れたりするので、現在はホームに降りない様に指導されている。

組合：名古屋や京都など中間駅で降りるなというなら分かるが、東京駅と新大阪駅の終着駅では、あり得ない話である。

組合：また、民間救急でストレッチャーご利用のお客様は、中間駅になる京都駅での乗降が出来ない為、わざわざ新大阪駅まで来ている。新大阪駅という所はそのような「特殊な取扱いをする駅」で我々スタッフは対応をしている。そこは、サービックとして、スロープや車内対応等を考えていかないといけない。JR本体には「出来ること」と「出来ないこと」をはっきり言うべきである。

以上