

# 業務速報

国鉄労働組合名古屋地方本部  
発行責任者：土谷 敏幸  
編集責任者：鶴山 章



2021. 2. 22 No. 567

## 駅営業体制見直し及び駅に関わる解明・改善要求に対する回答を受け、議論

2月17日に業務委員会が開催され、1月12日に申し入れていた申2号「駅営業体制見直し及び駅に関わる解明・改善要求等」についての回答を受けて、議論した。回答と主なやりとりは以下のとおり。

国労側出席者 脇田執行委員・山田特別執行委員・土谷執行委員長

会社側出席者 総務課 多部代理、営業課 山下係長、人事課 皆川課長代理・竹村係長

申し入れ	回答
<p>【1. 駅業務体制の見直しについて】</p> <p>①今回の営業体制の見直しを実施する根拠を明らかにされたい。</p>	<p>IC利用率の高まりや乗車券類のネット購入の浸透、自動券売機等、営業機器類の整備など駅出札業務を取り巻く状況は大きく変化してきた。今回、これらによるお客様のご利用状況の変化を踏まえ、適切な駅出札体制を改めて検証した結果、出札窓口の営業時間短縮などにより、駅要員体制を見直すこととしたものである。</p>
<p>②窓口営業時間の変更（窓口閉鎖時間）を具体的に明らかにされたい。</p>	<p>各駅の営業時間は今後作業ダイヤにより、明示するが概ね7時から20時までになる予定である。</p>
<p>③お客様の安全とサービス維持及び、平等な移動の権利を保障するため、計画を再考されたい。</p>	<p>お身体の不自由なお客様を含め、ご利用状況等を踏まえて見直しを行うものであり、お客様に大きなご不便をお掛けするものではないと認識している。なお、計画を再考する考えは無い。</p>
<p>④深夜の休憩時間を最低4時間を確保されたい。</p>	<p>休憩時間については、過度な負担とならないよう適切に確保している。</p>
<p>⑤一人泊まりを解消されたい。（熱田・穂積・土岐市・瑞浪）</p>	<p>お客様のご利用動向の変化等を踏まえ、適切な駅要員体制とするものであり、結果として一部の駅については一人泊とする。</p>
<p>⑥高蔵寺駅の出改札窓口は2窓を確保さ</p>	<p>お客様のご利用の変化等を踏まえ、適切な</p>

<p>りたい。</p>	<p>駅要員体制とするものであり、結果として高蔵寺駅については一窓での営業体制とする。</p>
<p><b>【2. 駅業務・その他】</b> ①対SS駅との車いす及び目の不自由なお客様対応の手続きを簡素化されたい。</p>	<p>集中旅客サービスシステムを導入している駅をご利用されるお身体の不自由なお客様のご案内については確実な手配を行うため、手続き等を適切に定めている。</p>
<p>②毎日のシーツ交換は従来通り業務委託されたい。</p>	<p>全職場のシーツ類を使用する都度交換するとなると作業量が膨大になり、これまで通り関係会社において対応することは現実的に困難であるため、使用する社員自身がシーツ掛布カバーの取り付けと取り外し、休養室使用後の寝具類の整理整頓等を行う形としたものであり、そのような考えは無い。</p>
<p>③②が不可能であるなら、シーツ交換を作業ダイヤに組み入れられたい。</p>	<p>シーツ類の交換は業務時間外で使用する休養室の利用に関する取扱であり、当該時間を労働時間とする考えは無い。</p>
<p>④さわやかウオーキング等のイベントは、業務委託とされたい。</p>	<p>さわやかウオーキングの設営や受付業務等は業務委託している。</p>

【国労】2. 駅業務・その他の項の①だが、旅客が一人の場合に車いす、要員でも様々な不安があるのではないか。

【会社】手続き自体はしっかり定めた上で案内できるような漏れがないように行うようにしている。

【国労】駅員としては、旅客が来た、どちらまでか、およそ駅到着まで何分程度、憶測をたてて管理駅へ連絡を入れる。で、管理駅から案内センターへ、案内センターが管理駅へ連絡して、でうちの駅に。やっと手配票が我々にという形で。やっている最中に案内センターから、管理駅の連絡時間がとれば体制が立てられて相手方が。ある程度少し余裕を持った形で早く来るのか、遅く来るのか、というところがあって結果として旅客に例

えば普通列車しか止まらない駅だと本数も東海道だと一時間に4本程度ということで、時間を待たせてしまうということもある。我々としては旅客に迷惑を掛けたくない。もっと何か良い方法で待たせることなくスムーズに利用してもらえるシステムが無いものかということだ。我々も今回申し入れは出したが、具体的にどうなのかというのがあった。駅員としては、旅客を待たせることなく利用してもらいたい。案内センターの部分で東交事の方を手配されると思うが、すんなりと体制がとれるかというのがネックではないか。

**駅員が居なくなり、対応はスムーズにいくのか**

【国労】集中旅客システムで駅員が居なくなつて、今まででも身体の不自由な方への対応はスムーズに出来るのかということがある。確かに安全に関しては手続きをちゃんと行うのは当然である。しかし、現実問題としてももう少しと良く、こちらで予想した中央線の奥の土岐市、瑞浪駅などの本数が少ないところですぐこの列車に乗って案内で拾って行けばよいかと思っていたら、なかなか答えがないとか。次の列車とかいうようになって。鶴舞駅でも1、2回経験したが、手続きが煩雑であるし、マニュアル的には出されているが。ここでこうしてと、繰り返すがもう少しと簡素化になる方向が無いのか。

【会社】なるべくスムーズに対応出来ることというのはお客様にとっても、もちろん大事なことであるというのは認識している。よりスムーズになればなるほど良いことはわかるが、とは言っても必要とところ、必要な手続きはあって、可能な限りスムーズに行く方向で進めては行くものの、今の現状が適切というところである。

【国労】マニュアルももっと例を出して、勉強会でもあったが、もっとこういう場合はこういう風とか、もっと分かりやすくして、正直駅に居てお客さんが来て、どうしても構える。やはり、不手際があったらいけないし、それぞれの状況があるのでどうしても段階を踏むのはわかるが、時間がかかるのもっといい方向に、案内センターに1本かけて、そこがすべて対応するとか。ここかけて、ここかけてと。確かに確認は必要だが…。

【会社】質問の趣旨は理解している。確かに集中旅客サービスシステムが導

入されて、関係者が多く存在し、話しにあった案内センター、管理する管理駅、実際に担当する東交事の機動担当と複数存在している。故にその間で必要な連絡が生じる。一方で、現実をいうと東交事の機動担当、駅業務だが関係法令の契約の中で案内センターを通じてきちんと対応する必要がある。管理駅、被管理駅の状況を把握しておく必要があり、案内センターとしても機動担当が今どこに居て何をしているのかというのをきちんとそれぞれの立場で管理していないといけない。把握しながら、極力速やかにしていく。機動担当は基本的に機動的に車いす対応を含めて行う。この担務が無いと管理駅の負担が高まってしまう。極力スムーズに対応するために機動担当がいる。

【国労】ぜひとも安全を第一に考えた上での簡素化、案内の仕方を示されたいということと遅延時の苦情対応では駅員への配慮を求めたい。

【会社】苦情等はさほど多くないという認識である。そのような時には可能な限り速やかに対応してもらえれば結構である。一方で我々営業課としても、今回のシステム拡大の推移を見ているがお客様への対応など管理しているが、今のところ特段大きなトラブル等はない。

【国労】対応時間はどうか。

【会社】ケースバイケースである。

【国労】統計的にはどうか。

【会社】申し上げられない。

【国労】機動担当がどこかの券売機の対応に走り回っていたとか。

【会社】機動担当がもしその駅にいれば、すぐ対応する。

【国労】固定的に利用される旅客は居るのか。

【会社】会社としても把握していてその時間に対応出来るようにしている。

【国労】2. 駅業務・その他の項の②③だが、休養室の使用後とは何か取扱のような文書が出ているのか。

## シーツ交換は 業務の一環であり、 労働時間とすべきだ

【会社】シーツ類の交換は業務時間外の扱いだということである。

【国労】労働時間には入らないということか。

【会社】そうである。

【国労】作業量だが、膨大になるというのは我々の職場の感覚でいうとそうではない。大きな区所で10数人も泊があるところでの作業なら「膨大」は当てはまるが我々の駅では数分で終わる。今までも週2、3回はやっていたかと思うが。

【会社】必要な回数を行っていたと考える。

【国労】私自身腰が悪いこともあり、朝起きてシーツを交換し、畳んでというのは不安である。もし、ここで腰を痛めたら労働災害で申請するのか。

【会社】そこはケースバイケースである。

【国労】休憩時間であるが…。

【会社】休憩時間であったとしても労働災害で認定されるか、されないかの部分があるのでそこはケースバイケースになってくると考える。

【国労】毎日のシーツ交換を求めたのはコロナ感染の関係だ。毎日、新しいシーツということになったのは申し入れが実現したということで良いが、現実的にこれから先の話にもなってくるが、一人泊まりとかでも一人で作業して終わり、それから自分でシーツ交換、風呂を入れてだとか、また一人で起床してだとかの状況になってくるとやはり、そういうところは如何なものかと。作業ダイヤに組み入れてあれ

ば、スムーズに進むという状況を我々としては求めているのでこのように申し入れをした。一番良いのは業務委託だ。駅員としては一番良い。それが難しいなら、作業ダイヤに組み入れることになれば、良いが全く駄目ということか。

【会社】回答した通りである。業務時間外の取扱という中の軽作業という取扱である。

【国労】休養して旅客と接する以上、我々は業務の一環だと捉える。睡眠を摂り、休養し、次の朝を迎える。労働時間とすべきである。

【会社】そこはどう捉えるかという部分であるが、会社としてはそこを労働時間とする考えはないということである。

【国労】ここも問題があるが、次へ行く。

【国労】2. 駅業務・その他の項の④だが、非番の方が昼頃までそのようなイベントに携わっている現状がある。その現状についてどのように考えるのか。全部が全部、業務委託にはなっていない。非番の方が13、14時まで使われて身体が持たないという声を聞くがどうか。

【会社】もちろん社員の健康に留意しながら、さわやかウオーキングの業務であったとしても業務には変わらない。そこに留意しながら必要な指示を行っていく。そのような声があるとすれば、留意して対応していく。

## 非番に昼過ぎまで超勤、 社員の健康重視を

【国労】以前にも申し入れた経緯がある。今回、業務委託を求める要求を出した。定光寺のトンネルイベントだが、高蔵寺駅の方の日勤なら良いのだが、先ほどの組合側からの発言もあるように実際にそういう

ことが起きている。以前もそういうことは駄目だ、酷いのではと求めた。まだ、午前中だけならわからなくはないが、言葉は悪いが、平気で13、14時というように非番の者を使うのは如何なものか。だったら、確かに部分的に業務委託がされている。業務として行うことに反対はしていない。非番の者をそんな時間までは肉体的にも無理がきているので申し入れた。

【国労】 さわやかウオーキングは年に春秋2回だとしても打合せ等に何回も足を運んでそれに時間がとられてしまう。暑いのにぬいぐるみを着てなどそういった時間で身体も使うし、本来業務で疲れているのだ。社員の健康管理というなら、イベント会社に担わせてはどうか。暑い中で路上に立ったり、健康管理から見て負担が大きいので考えるべきだ。

【会社】 様々な意見をいただきながら、行っていくものであると考える。お客様から感謝の言葉を聞いて喜びにする社員も居る。そこで頑張った社員というのは成長していく。また、喜びとする社員も居るのでそこはバランスを考えながら行っていくものとする。ご意見は承る。

【国労】 社員の健康のことを考えた対応を求めたい。

## 窓口開放短縮により、 旅客・ダイヤ厳守が ジレンマに

【国労】 1. 駅業務体制の見直しについての①だが、東海道線穂積駅では、営業時間を短縮することによってタイミングで対応出来ないということになると旅客としてもどうしたらとなってしまふ。数は少ない

かと思うが、急な葬式等で。以前にも九州へ行きたいので時間を調べてといわれ、調べることは出来るが販売は出来ないの申し訳ないと。サービス低下になるが、この時間は販売できないとならざるを得なかった。ジレンマだ。どうか。

【会社】 今言われた話しは現行においてもあると考える。どこまでということはある。そういったお客様を一人も作らないということになると列車が運行している間は常に開けておかなければならないということになりかねない。それは会社としてはあまり適切ではないと。同業他社をみても当社は比較的長目に窓口を開けている状況である。さらに、ICやネットで購入などのお客様が増えてきている現状がある。今のような話しでは例えば、名古屋駅でも購入は出来るし、急遽であったとしても体制として全く対応出来ないということにはなっていないと考える。大切なのは周知だと考える。きちんとお客様に営業時間をお知らせしておいて、例えばネットで購入出来る方法というのを会社としても広報は行っているが、そういったことを認識して貰えれば、東海道線で言えば、トイカの利用度が極めて高くなってきており、ごく一部そうでないお客様も居られると思うが、会社として確認をしてその上で今回の営業時間の短縮という判断を行ってきた。理解されたい。営業時間外で来られたお客様にどういう対応をしていくかというのは駅の中の皆さんでお話しをして頂いて、解決策はゼロではないと思う。こういう場合はこのようになどである。

【国労】 ネット購入やICについては駅業務をやっているの十分に承知して

いるが、ネット購入の割合とか、把握した人数というのを質したいが。

【会社】 詳細のところまでお知らせすることは出来ない。おそらく鶴舞駅であれば、ほぼほぼの方ではないか。その感覚は外れていないだろうと。新幹線で指定席におけるネット購入というのは正確な数字ではないが、三人に一人、四割を超えているとみられる。

【国労】 今回の施策の根拠はコロナかどうかということだ。

【会社】 今回の施策はコロナに伴うものではない。足元の状況を踏まえて、判断したというのでは無くて、コロナ以前のデータを踏まえてである。今この状況だからということでは無くて、前の状況に戻っても出来るという判断である。

## 2窓なら丁寧に養成、 1窓では、養成や 愛環対応に不安

【国労】 高蔵寺駅の組合員から心配だと言う声が寄せられている。養成だが、今は2窓なので丁寧に教えられる。高蔵寺は愛環を持っているということで愛環の手書きの定期を作らなければいけないとか、利用者が多い。出勤前でも何かあれば、対応する、休憩時間でも駆けつけている。これが1窓になってやっていけるのかという不安が寄せられているなど心配する声が上がっている。

【会社】 それも含めて会社としては対応している。例えば、定期とか波動部分についてもきちんと考えていく必要がある。今、言われたような高蔵寺駅で新入社員の教育も行っている。逆に2窓あるのでやりやすいというものもあるが、それを

言うと他の駅だと1窓というところもあるし、それを言い始めるとということもある。ある程度その状況に応じてきちんとやっていかなければならない。ただ、働く方の不安みたいなところは駅の中には作業ダイヤも見ていろんな意見を頂きながら、なるべく社員の方の声も聞きながら、駅全体で作っていかうとなっていると聞いている。そういった意味では、今までの作業ダイヤの中でこうすれば良いのにといいことがあれば、折角の機会なのでそういったことも含めてきちんと声を上げて頂いて当然、全部が全部とはいかないが、良い作業ダイヤを作って今回の体制に見合った形、その中で一番良い作業ダイヤを作って行けたらと考えている。

【国労】 駅の中で管理者を含めて意見交流しながらということか。

【会社】 そうである。

【国労】 高蔵寺駅の改札側の変形6aというダイヤが出てきているが、これは高蔵寺駅に限らず、出札以外でも改札側でダイヤの見直しは何駅かあるのか。

【会社】 一人で泊まっている駅なんかだと提案資料にもあるが、紀伊長島とかそういった駅は短くなるのでそういった所は入ってくるのかなと思う。後は高蔵寺みたいに独立しているような箇所、出札は出札としてあるような所についても、出札は今回2窓解消となるのでそうすると休憩代務の関係で改札の方に変わることになるのでその作業ダイヤをさわる時に全体をそこで最適化を図る訳なのでその時に勤務種別を多少変えるということはある。ただ、もちろん提案している要員増減と関係の無い所でそういう作業ダイヤをいじるということはありうると思う。今、ま

さにほぼほぼ固まりつつあるが、まだ本決まりではない。最終的にどのようになっていくかというのは聞いていない。その可能性はあるが、それも含めて駅の中で一番良い作業ダイヤをどういう風によっていくかということである。

【国労】これは3月13日からということか。

【会社】基本的にはダイヤ改正からである。ただ、ダイヤ正の日に今まで居た人が突然異動するという話しはあまりない。

【国労】全11駅、3月13日か。

【会社】予定ではである。

【国労】旅客に周知するのはいつからか。営業時間がこの駅はこのようになるということを周知するかと思うが。

【国労】通常、一ヶ月前位からではないか。

【会社】何日か幅を持って周知していく。

【会社】皆さんも感じていると思うが、昔に比べると徐々にお客様は券売機に慣れてこられている。券売機の利用促進の方もお願いしたい。

【国労】変形7形が日勤2種に変わる駅があるが、この日勤2種も駅によって9時から17時半だったり、10時から18時半とバラバラということか。

【会社】絶対にと決めるわけではなく、日勤時間帯の中で多少動くことはありうる。

【国労】朝、早く通勤して出てきたら、夕方は当然早く帰ることになる。

【会社】こんなことを言うのも何だが、駅としては9時から17時半は使えないのではないかと、丁度スポットを外している。一番良い形を検討するのかと思う。仮定の話だが、定例で車いすの方が通勤時間帯を外して動いているということがあれば、ご利用によって9時から17時半が絶対無いわけではないが、そのあたりは状況に応じてだろうと思う。駅によってはお客様により

だとか、各駅に応じてベストなものを考えて頂きたい。

【国労】1. 駅業務体制の見直しについての②だが、各駅の営業時間はそれぞれ、今どういう状況なのか。もう、各駅それぞれある程度、駅員に示しているのか。

【会社】作業ダイヤはすでに示している。

【国労】その中で7時から20時を営業時間帯にする予定で⑤項にもからんでくるが、各駅の営業時間で穂積、熱田駅でいうと一人泊まりとなる。窓口は概ね20時頃まで、前後はとやかく言わないがその後は切符を売らないが旅客への改札対応は確実にみているのか。というのは一人泊まりで20時までなのでもう寝番だととそういう風ではないと思うが。

【会社】20時で終わって、寝てしまえば良いのかということか。

【国労】改札としての業務は終電までであるのか。

【会社】作業ダイヤを示したときに説明してある。

【国労】修正した作業ダイヤでは、22時に巡回することになっているが、その後に旅客がホームに寝てしまっていては大変である。他の旅客からの通報があれば、動けるが。駅員としては4時間の仮眠を摂る必要もある。巡回を終えたらもうそれで良いのか。

【会社】別の作業ダイヤについては駅の中でお願いしたい。駅からは特段報告を受けていない。

## 最終、初列車に駅員不在 一人泊は弊害が多い 二人泊まりとせよ

【国労】今の話しでいくと、穂積駅が如何なものかというのは最終列車が到着するがそこには駅員が居ない状

況が生まれている。最後に見回りをしないのは如何なものかということだ。朝の初列車は、表現は悪いが「面倒をみない」。一人泊まりの弊害がある、寝番が取られて、何が言いたいかということと二人泊まりにせよということである。最終列車を見ない、初列車も見ない、シャッターは開けっぱなしでは安全面から見てどうなのか。これは非常に問題では無いか。今でも名古屋駅等で寝たまの旅客が居て閉まってしまったとか、今でも鶴舞でもどこでもそうだが、最終が行けば見回りをして旅客が残っていないか、残っていたら貨物などの通過列車に触車したりしたら困るし、言い方が適切ではないがウルサイほど見回りをしている。そういう観点から、対策はどうかということである。

- 【会社】 バランスの問題ではないか。駅の実態を把握した上でとなる。
- 【国労】 穂積でいうなら、良いか悪いかは別にして全日警への委託や隣の岐阜駅から来て見回るとか安全対策を行う考えは無いのか。
- 【会社】 指摘のような対策は特にない。100%とはいかず、費用もあり、どこまで出来るかということもある。
- 【国労】 我々としては「二人体制」がベターであり、求めるものである。すべての項に絡んでくる問題である。
- 【国労】 駅内のポスターも盗難が起きている。
- 【会社】 セキュリティに関しては、適切に行っている。
- 【国労】 極端な話しだが、駅設備への加害だとか、夜中にホームに入り触車するだとかは致し方ないということか。
- 【会社】 致し方ないということはない。きちんと管理しつつ、事案が発生し

たときには対応する。

- 【国労】 発生しないようにでは無いのか。
- 【会社】 それでは管内すべてで終列車までとはならない。その駅に応じて適切におこなっていく。
- 【会社】 お客様のご利用状況についてはコロナ前の状況を確認分析して判断している。現在のようにご利用が落ち込んでいる時の判断では無い。
- 【国労】 細かいことをいえば、自動改札はまさに自動だが、穂積の駅で言うと5時05分に立ち上げるので始発は券売機が間に合わない。
- 【会社】 始発の1本だけは券売機が立ち上がっていない。
- 【会社】 お客様のご利用状況やIC化を考えるとほぼ影響はない。

## 移行時の一定期間、 対策を立てよ

- 【国労】 確かに切符の方は少ないが、駅設備だが、今までは閉じていたが、開け放たれることになる。安全面が心配である。他に駅でそのような所はあるが、今まで閉じていて開放となるということも如何なものか。一定期間、警備員を配置などがあるならまだましだが、3月、駅員が居なくなるでは不安だ。いくら動向を見たとかいってもある程度の何日間は対策を立てつつ行うとか、それも無いのか。
- 【会社】 警備員の配置は考えていない。例えば、状況にもよるが、懸念されるような状況があれば、管理者を朝の時間に超勤対応でとか、毎日では出来ないが、状況に応じてはとは思いますが、ただ毎日超勤でとはならない。睡眠時間も大事だという観点はある。
- 【会社】 決してないがしろにしている訳では無い。状況に応じて対応してい



くということは場合によっては必要なかも知れない。実施予定日に人も含めて剥がすということでは無い。余力というものを持ったまま、移行していくということになるかと思う。どういう風に対応していくというのは考えながらとしたい。

【国労】熱田駅でいえば、駅構内が広いし、正直いって管理駅金山でどうなっているのかと助役には聞いたが、広いので旅客が残ったりというのは本当にそこが心配である。だから、二人居れば、見回りが確り出来る。そこは会社としてはどのように捉えているのか。

【会社】セキュリティは大事なことである。ではその理屈でいくと各駅にということになる。

【会社】穂積駅ではそのようなやり方となるのかも知れないが、すべてとなるわけでは無い。各駅が状況によってというところがあると思う。出来るところはやっていくし、一部そのような箇所があるかと思うが、対応しつつ、では巡回が出来ないかといえはそういうことでも無い。

【国労】作業ダイヤ上4時間になっているが、結局5時05分に起きてきて機械を立ち上げということにはならないので何分か前に起きてきて必ず立ち上げる。その部分で5時05分でとなっているが、何分前に起きなくてはならないかと助役に聞いたら、それは言えないと答えた。起床報告が求められているので何分間に行えば良いのか何も聞いていない状態である。その部分は気になる。もし、寝てしまっていたことも考えて。

## 良いサービスを労組として 旅客と接する立場から

## モノを申ししていきたい

【国労】金子社長が年頭の挨拶で「より良いサービスの提供を」といわれ、「良いサービスを提供する力を磨き上げていかなければならない」などとされている。我々は、より良いサービスを求めているが、議論してきた中で隔たりがあるのかなとも思う。また、我々としてもその「より良いサービス」を労働組合として、旅客と接する立場からこれからも提案をしていきたいと考える。

【会社】お話しにあったより良いサービスを提供する力…。当然に安全もサービスもそうだが、今回であれば、必要な駅に新しく券売機を入れていくことも行っているし、お客様になるべく、要は会社も色々設備投資してきて相当程度お金を掛けてきている。環境を整備してきているのでよりそういったものを使って頂くとより、便利に我々の列車をご利用になれる。それを駅の方々にもご案内してとなる。時代の趨勢、世の中の流れ的にもICを使ったサービスというものが主流になりつつある中でかつ、今回お客様に丁寧にご説明しつつ、JR東海の社員の対応は親身にきちんとしているといって頂けるようなサービスの提供、当然のことながら良いサービスを提供する力だと思うのでマイナス面ばかり見るとそう見えてしまうかもしれない。我々としても教育、体制もそうだが磨いていきたい。

【国労】今回の提案は動向を見てきた上ででのものとされているが、各駅の状況、数字的に示せないのか。この駅はこのように変わってきたから、売上が減少してきた、旅客が減少してきたなど大雑把な見解でも良いが、どうか。

【会社】一つの理由で判断したわけではない。色々なデータを元にしてそれを全部含めて考えたときにと検討しているので、具体的にこの場では示せない。営業時間を短縮する以外の部分についてお客様のご利用動向、IC等を見ていく中で検討した結果ということに理解されたい。

【国労】色々な駅でこれでは困るとか利用者からの苦情などについて再考はあるのか。今までの動向をみて施策を行ったが、数ヶ月見ていく中で変更もありうるのか。

【会社】何かあったから全部戻すということでは無いが、色々な対策、対応を考えていきたい。仮に大きな出来事があり、乗降が変わってきたということなら、必要な要員配置を行っていく中でそれ自体を否定するものではない。

## 安全・サービスの点から 提案には納得出来ない

【国労】今回の提案に安全・サービスを考えるなら、納得はしない。社員管理、健康管理では非番時のさわやかウオーキング等の超過労働について、会社は指導的部分で超勤命令を慎むなどすべきではないか。若い社員は命令されれば超過勤務に応じていく。会社の言う「旅客の期待に応えたい」という部分はわからなくはない。しかし、非番日に昼を回るような超過勤務は指示すべきではない。

【会社】一概に非番日の13時までの超過勤務命令はすべてやめるとい話しにはならない。

【国労】負担がかかっている部分を軽減したいからである。

【会社】当然、社員の健康に留意しながら、業務を指示していく。今までもこれからも変わらない。

【国労】駅員は、一日に色々な業務がある。急病人が出た、遺失物がどうだ、喧嘩や睡眠、倒木で列車抑止、一日、たいへん疲れる。一日に列車がまともに走る日は少なくない。現場の駅員はクタクタで頑張っている。休憩時間についても考えてもらいたい。駅の苦労を汲んでももらいたい。

【会社】駅で皆さん、頑張ってもらっている。より働きやすいような作業ダイヤ、今回話したかもしれないが長い変形を短くだとか、そういったことも含めて改善を考えつつ、ご意見は承った。すべてがすべてとはならないかも知れないが、改善するところは改善しつつ進めて行きたい。

【国労】この提案について今後職場から要求等が上がり、申として申し入れた時は真摯に対応されたい。

【会社】了解した。

以上