

駅体制の問題点

ワンオペには限界があります

現在、JR九州には567の駅がありますが、そのうち半数以上が無人員駅となっています。また、有人駅の中でも直営駅は100駅ほどしかなく、直営・委託駅に関わらず時間帯によって一人勤務となる駅や、一日を通して一人勤務を行う駅も少なくありません。

一人勤務の駅では出改札の業務、電話対応、放送案内など多くの業務を一人で行っています。駅によって違いますが、長時間出勤がある駅では、作業ダイヤ上は休憩時間が指定されており、窓口を閉めて休憩を取ってよいとされていますが、そのようなことを行っているという声は聞かれません。窓口にお客さまが来れば応対しなければいけませんし、車椅子の要請や電話でのお尋ねがあれば人間心理的に応対しないとけないと思うのが普通ではないでしょうか。休憩と指定されている時間も駅に待機しており、窓口も開けているのが実情です

このような場合に会社は超勤をつけるか休憩時間をずらして取ってよいとされていますが、そのようなことが可能な取扱量の少ない駅は無人員化しており、ゆっくり休憩できる時間はありません。超勤をつけることもあります。例えば電話対応で5分だと5分の超勤をつけることとなります。駅で待機している限りは労働からの解放とはなりません。

「立場」を意識しましょう

一人勤務の駅で勤務時間が終わる際に列車が遅れている場合、特に指示が無い場合は業務を終了するか残業をするかを会社は個人の判断としています。過去には隣り合うA駅とB駅では、遅延時にA駅のみ業務を終了し、その結果、A駅は多くのお客様からご意見を頂いたということがあったそうです。このことから個人の判断に任せることで様々な弊害が生まれていることが分かります。

国労では、会社に対して駅社員がしっかりと休憩を取れるような代替要員の手配や、列車遅延時の明確な指揮命令系統と基準を要求して団体交渉を行っています。

休憩時間には休憩を会社を取れる体制作りをして欲しいですね！



疑問や要望があれば組合に相談しましょう。



若いカ

第 106 号
2018年 11月15日
発責 国労九州本部

博多区博多駅東3丁目9番3号
ニッコーハイツ1003号
JR 092-2075
NTT092-483-1515