

交渉速報

J R 貨物労組本部業務部

2013 年 6 月 17 日

No. 2 6

申第 1 4 号交渉再開！

本社体制の再考を求めるも、会社姿勢は変わらず！

中央本部は 1 2 日、打ち切りとなっていた申第 1 4 号「本社体制の見直しに関する申し入れ」に基づく団体交渉を再開しました。交渉再開にあたって中央本部は、今回の申し入れの主旨は、収入拡大の体制を議論する内容であった。しかし会社は、専務を 3 人にするなどの昇格人事を行った。さらに組合の指摘に耳を傾けることなく信義誠実の原則を逸したことは重大な問題である。今交渉の再開前提として①議論の保障。②交渉の結果において変更もあり得ることを保障することを求めました。これに対して会社は、真摯に議論した上で取り入れるものがあれば取り入れることを明らかにしました。交渉内容は、以下の通りです。

【収入強化・拡大を中心とした本社のスリム化について】

- (組合) 営業部を「営業推進本部」とし営業が中心となる体制の構築と本社体制のスリム化を行う事。
- (会社) 営業推進本部にすることは考えていない。ただし、営業部を「営業統括部」として格上げする。また異常時等における列車の運行状況を 24 時間体制で顧客に提供することを目的として「営業サポートセンター」を新設する。
- (組合) ロジスティクス本部は、輸送や運用など輪転資材に関する施策が主体であり、営業部は従属している。営業を主体に変える必要があり、営業部を営業推進本部とすること。
- (会社) 組織体制ではなく、売り方などが悪い商売のやり方の問題である。その認識から営業統括部とした。
- (組合) 実体は、運行が優先されており、営業部は本部制にすることを再度主張する。

【輸送と営業の強化策について】

- (組合) 収入拡大に向けた体制とするためには、運輸部・輸送グループを営業部に統合することで連携強化も図れると考えるがどうか。
- (会社) 輸送グループと営業部の統合については、考えていない。
- (組合) 日常における列車編成や輸送障害時における列車の休活の判断等、輸送と営業の連携が図れていないのが現実であり、営業を主体とし収入拡大に傾注するには統合するべきである。
- (会社) 輸送と営業の連携が図れていないとの指摘だが、統合すれば連携できるものでもない。現行の体制においてロジスティクス本部長が、責任を持って改善に向けて取り組んでいく。

【安全を主体とした組織体制について】

- (組合) 施策・対策等を安全の側から考えていくために、安全推進本部内に車両検修部、運輸部・指導G・運用Gに統合するべきである。
- (会社) 安全推進本部の役割は、「各主幹部署の安全の取り組みに対する確認及び助言」であり、各部署は、助言を受けて現場に対策等の施策を実行させることとなる。JR他社において組合が主張する考え方を取り入れているところもあるが、安全推進本部の役割は、先に述べた通りであり、当社として指摘の体制は考えていない。

【支社権限の強化】

- (組合) 本社機能を調査・研究・管理とし、支社に判断、運用などの権限を委譲されたい。
- (会社) 施策の企画や立案によって本社と支社で権限は明確に区分けしている。支社長も権限を持って施策にあたっていると考え。本社と支社の役割は、現行通りとする。
- (組合) 支社判断を本社がくつがえす事例が増加している。支社の権限を最大限尊重すること。
- (会社) 本社一支社制を採用しており、支社の特情を除いて、統一性がないことは問題であり本社が指導する。

本社体制の見直しについて会社は、組合の指摘・主張を理解するとしたものの、申し入れた内容については考え方を改めませんでした。これが経営陣の姿勢です。自分達は、計画通りに事を進め、組合には、賃金削減や夏季手当抑制などの痛みを求めています。

貨物労組は、このような無責任な経営姿勢は断じて認めません。引き続き、経営改革の断行を求め取り組みます。

以 上