

業務情報

J R 東労働組合【業務部】

発行 2019年6月13日 №.81

変革2027を叫んだ

新たなジョブローテーションに関する解説申し入れ(その2)

団体交渉終了

【目指すべき方向性】

組 合	会 社
利益が圧迫されるリスクや急激な環境の変化の対応策は。	<u>ジョブローテーションをやることによって目指すべき社員像を創っていくことを狙っている。</u>
<u>新たな輸送サービスの価値に貢献できる社員が育成できれば環境の変化を乗り越えられるのか。</u>	そうだ。 <u>そのためにそのような社員を創っていきたい。のために多様な経験が必要になる。</u>
A I、I o T、ロボットなどの業務のシステム化の考え方。	ここ数年でできるという段階はない。異常時まで対応できるような開発を目指しているが現段階では中々難しい状態にある。
2027 年に向けた計画は順調に推移しているのか。	10 年経ったらある程度はできると思うが、順調かの評価もできない。時間はかかると思う。
駅は人がいなくなるような不安しか持てない。進歩も含めて丁寧に説明すべき。ジョブローテーションで駅に行くこととも関連する。	ロボットが導入されて駅にまったく人がいなくなると伝わっているのであれば、それは誤解がある。そこは伝え方含めて勉強したい。
ワンマンやドライバレスについて具体的に示す計画はないとあるが、基本は安全性の確保になる。シーサイドラインでも逆走があった。	<u>ワンマンやドライバレスはもちろん安全性を保った上での導入になる。</u> なので導入できる段階になったら示す。
自動運転 (A T O) の試行もやっているが課題はあるのか。	専門性が高くなるのでこの場で示すものはないが、ある程度の課題をクリアして導入していく。
地方における中編成ワンマンが出ているが構想はあるのか。地方と首都圏でも受け止めは違う。	車両改造とか車両の導入に関わってくる。ある程度の段階でできる所は地方で提案する。
営業と運輸で「人ならではの仕事」とは具体的には何か。今後の我々の検討材料にもなる。	営業：きめ細やかなリードは残る。車椅子や異常時は人を返した案内が必要になる。定型業務だけではなくプラスαの業務。 運輸：システムに任せられるものは任せる。自動運転で生み出された時間を活用した判断業務。判断業務は人にしかできない。
<u>仕事や価値を創りだすとは具体的に何か。</u>	<u>自ら考えて行動すること。</u>
業務と仕事の会社の認識は違うのか。	言葉の定義を分けて書いているわけではない。今の仕事に加えてということになる。

【安全関係】業務情報№82につづく