

名古屋地本は9月24日、申1号「第23回地本大会の発言と職場改善要求について」について業務委員会を開催しました。

これは、7月14日に開催された地本大会において各代議員からの発言を元に、調査しさらに意見を聞きながら「申1号」にして提出した要求の解決のための業務委員会でした。しかし、会社は「そのような考えはない」などの回答で職場の具体的な改善要求を聞き入れようとはしませんでした。具体的な議論の中で要求解決を迫りましたが、誠意ある回答は出されませんでした。

## 組合を問わず職場からの切実な要求だ！！ しっかりと考えること！

### 運転関係

#### 1. 長期日勤教育を止めること。

回答：必要な教育は実施する。

#### 2. 再乗務に向けての審査を止めること。

回答：必要な審査は実施する。

組合：実際のミスとは関係のないような教育を行っている実態がある。

会社：事故の正確な把握、二度と同種の事故を起こさないようにするために振り返りを行い、その後に教育を行っている。

組合：教育の終了の判断はいかに行われるのか。

会社：審査で一定のレベルができていないか見ている。

組合：書くことが多すぎるため、同じことを繰り返し書くことになっている。

会社：新たな原因が出る場合もある。

組合：振り返り終了の判断が基準で行われていないから、恣意的に感じてしまう。公平に判断された根拠を示すようにすべきである。

#### 3. 管理者が出勤列車で業務指摘を行っている。私的な時間での指摘は止めること。

回答：必要な指摘・指導は行う。

組合：公私は区別すべきだ。

会社：どんなときでも問題があれば指摘すべきだ。

組合：私的な時間の指摘でも勤務評価につながるのか。

会社：それは別の問題だ。

組合：乗務員に大きなプレッシャーとなっている裏面添乗はやめること。

#### 4. 課員の私服添乗、管理者による裏面添乗を止めること。

回答：必要な指導は実施する。

#### 5. 高齢者用に行路、編成、睡眠時間等を考慮した6日回りの乗り組みを作ること。

回答：そのような考えはない。

組合：高齢者は高速運転や短い時間での折り返し、夜遅くまでの乗務など、若いときにはできたが歳を取ってからでは大変なことがある。6日交番ならば2行路のみになるから、高齢者にあった列車で行路をつくり、選択肢を広げるべきだ。

会社：一般社員としての能力を持っている人を専任社員として乗務員を続けてもらっている。

組合：運適・医適のみで判断できるものではない。

会社：会社が判断している。

組合：54歳原則出向ができない状況の中で生まれてきた実態である。車両区への転勤も含めて年齢に見合った行路、仕事を選べるようにすること。

**6. 東海鉄事として原則出向制度に沿って全ての出向会社と労働条件を提示し選択できる様にする事。**

回答：そのような考えはない。

**7. 本線運転士から構内運転士に行くルートをつくること。**

回答：そのような考えはない。

**8. 駅への環流期間が過ぎたら戻すなど本人の希望に沿うようにすること。**

回答：回答保留

会社：環流という制度はない。

組合：駅移動になって何年か経過した人の希望は全く叶えられないのか。

会社：本人から希望は聞いている。しかし、会社の都合がある。

組合：駅移動という制度が始まって7年ほどたつが、駅の中堅社員の不足という状況は改善されたのか。

会社：非常に成果が出ている。

組合：駅にエキスパートを作ってこなかったことが、この様な制度を作る必要になった原因である。場当たりの対応を止め、希望を持って働ける制度に戻すこと。

**9. 現場で行われている時々の面談は私生活の内容まで介入しているので業務的な内容に留めること。**

回答：適宜・適切に実施している。

**10. 通勤経路は本人が一番便利の良い経路を認めること。**

回答：そのような考えはない。

組合：新たな通勤経路が本人の負担になっている。

会社：規程に基づいて通勤経路を決めている。

組合：規程はJR発足時から存在していた。なぜ急に規程が適用されるようになったのか。

会社：規程については本部・本社間の議論である。

組合：現場ではこうなさいとしか言われていない。管理者が納得のいく説明をしっかりと行うこと。

会社：それも必要なことかもしれない。

組合：以前と比べて通勤距離が長くなっていることが原因にもなっている。

**11. 睡眠管理プログラムは効果が不明であり強要しないこと。**

回答：効果は確認している。また、強要はしていない。

**12. ワンマン列車を廃止して全てツーマン列車にすること。**

回答：そのような考えはない。

**13. ワンマン列車の業務増大に伴いワンマン手当を増額すること。**

回答：そのような考えはない。

組合：ICカードの導入、駅の無人化など明らかにワンマン運転士の負担が大きくなっているから、大会でも多くの意見が出されたのだ。

会社：仕事である。

組合：ワンマン手当の見直し、ICカード精算の簡素化など負担軽減に努力すること。

**14. A T S - P T の非常ブレーキ動作により列車の遅れと車輪にフラットが発生している。非常ブレーキによらない動作に改善すること。**

回答：適宜・適切に実施している。

15. 211系、213系、311系車両の速度計は10 km/h以下の低速度になると速度計の針がぶれ正確な速度が分からないので313系の速度計と同じ物にすること。

回答：仕様としては問題ない。

組合：313系の速度計を付けることは無理なのか。

会社：速度計がぶれることは認識しているが基準は満たしている。変更にはかなりの費用もかかる。運転士は速度に対する感もあるはずである。

組合：ATS-PTの導入により、10キロ以下の速度が重要になったからこの様な要求が出されるのだ。速度計が速度と違う数値を指していることが問題なのだ。

16. 豊橋駅上り2番線ホームから東京方出入り口のダイヤル錠の数字が小さく見ぬくいで大きいダイヤル錠に変えること。

回答：そのような考えはない。

17. 豊橋駅上り2番線の安全通路に敷板を施設すること。

回答：そのような考えはない。

18. 豊橋運輸区休養室の風呂場と洗面所の自動水栓を一般的な手動水栓に交換すること。

回答：現状で対応されたい。

19. 豊橋駅乗務員詰所のトイレが小さく臭いので改修すること。

回答：現状で対応されたい。

20. 岡崎駅乗務員宿泊所の喫煙所と休憩室が狭いので大きく改善すること。

回答：そのような考えはない。

21. 名古屋駅7・8番線乗務員休憩室の拡張とトイレの増設をおこなうこと。

回答：そのような考えはない。

22. 名古屋駅関西線乗務員休憩室を拡張すること。

回答：そのような考えはない。

23. 車掌の白服を止めること。

回答：そのような考えはない。

## IC乗車券関係

1. IC乗車券の使用方法についてエリア跨ぎの使用が出来ないことを啓蒙すること。

回答：必要な周知は行っている。

2. 利用者の多い駅を優先的にIC乗車券を利用できる様に拡大すること。

回答：そのような考えはない。

3. IC処理機の無い駅で列車の遅れが発生している。ツーマン運転にするか各車両にIC処理機を設置すること。

回答：そのような考えはない。

組合：運転士や駅員の負担軽減のための改善はできないのか。

会社：話している内容は分かるが、今のところそのような考えはない。

## 駅関係

1. 駅で一人業務中に改札、券売機対応、払い戻し等いくつかの作業が重なることがあるので要員を見直して常時二人体制にすること。

回答：そのような考えはない。

2. 金山、千種、大曾根、刈谷の各駅ホームにホームドア又は安全柵を設置すること。

回答：そのような考えはない。

組合：安全のために必要ではないのか。

会社：固定編成でドアも決まった位置にある新幹線で、今導入されようとしているところだ。

組合：私鉄では、両数が違ってても対応するホームドアもある。

会社：メーカーも考えているようだ。会社も考えている。

**3. 岐阜駅出札窓を日勤で増やすこと。**

回答：そのような考えはない。

**4. 穂積駅寢室通路壁の出水対策を行うこと。**

回答：そのような実態はない。

**5. 各駅に汚物処理用の手袋、箒、ちり取り備えること。**

回答：そのような考えはない。

**6. 企画乗車券の払い戻しを自動払い戻し出来る様にMR改良すること。**

回答：一部を除き自動払い戻し控除の対応は可能である。

**7. 豊橋駅のJR・名鉄との改札共用を解消し改善すること。**

回答：そのような考えはない。

**工場関係**

**1. ヘルメットの顎紐の支給を増やすこと。**

回答：そのような考えはない。

**2. 軍足の支給を増やすこと。**

回答：そのような考えはない。

会社：必要に応じて交換をしている。

組合：了解した。

**3. 気動車とEC車の工場入場が重なると作業上不都合が発生するので気動車、EC車の作業が重ならないように車両入場を計画すること。**

回答：適宜・適切に実施している。

以 上