

## 25年度事業運営について経営協議会を開催

会社「将来を見据えた業務体制の構築に向けた  
取り組みとして更なる業務の効率化を実施！」

# 組合「効率化によるお客様への サービス低下は許されない！」

4月12日、名古屋地本は平成25年度事業運営について経営協議会を開催しました。会社から平成25年度事業運営の基本方針について説明を受け、組合側からは①過去最高の利益を社員、お客様に還元すること。②照明の節電、アケでの入浴、通勤費の見直し、配布時刻表について。③ATS-PTによる空転に対する対策について。④ICカードによる列車遅れ対策について。⑤早め出勤の強制について。⑥組合掲示板の設置などについて、改善と行き過ぎた労務管理を止めるよう議論を行った。

会社の平成25年度事業運営の基本方針項目

1. 安全・安定輸送確保に向けた着実な取り組み
2. お客様サービスの向上を基盤として競争力強化
3. 将来を見据えた業務遂行体制の構築に向けた取り組み
4. JR東海社員として自覚ある行動の徹底

組合側からは山田委員長より

①平成24年度の12月期連結決算は、過去最高益となり新幹線・在来線と運輸収入も増加している。現場で一生懸命業務を行っている社員と利用者に還元していくことが大切である。しかし現状は車内照明を切る、勤務明けでの入浴を禁止したり、通勤経路の節約、見直し戻入、冊子型時刻表の配布中止などが行われている。お客様からは「もうかっとなるのにこれか」と苦情が寄せられ、現場の社員は苦労しているのが現状である。

会社は社員に対してお客様の要望に応えられる様に求めているにもかかわらず、会社自らお客さまの声に耳を傾けないと言うことはあってはならない。

これらの事象はリニア建設のためと組合側は認識している。なぜ節約するのか社員に具体的な説明もなく、これではやる気が出てくるはずもない。これ以上、社員に負担をかけず働きがいのある職場を作ること。

会社回答：リニア建設に関係なく限りある予算を節約することは当たり前である。入浴については社員の要求に応じて個別に判断している。通勤費は適切な経路で対応している。配布時刻表の変更は現時点で考えていない。

②安全面について、肝いりで導入したATS-P Tは閑散線区で、空転が発生している。

議論をしてきたが新たな空転検知器装置を取り付けるなど早急に対策を打つこと。

会社回答：限流値の変更等を考えている。

③ワンマン運転の列車が増えている中、ICカードが全国一枚で使える宣伝の影響と思われるが、過日、飯田線において90分も列車が遅れるという事態が発生している。

この原因は、駅の無人化、ワンマン運転の拡大を進めたことにあると考える。

会社はICカードが使用が出来ない駅、およびエリア間の使用が出来ないことを積極的に周知すること。飯田線ばかりでなく多客が予想される時は、車掌乗務や特別改札などを行い列車の遅れが出ないように対策を行い利用者、沿線市町村に負担をかけないようにすること。

会社回答：ICカードの使用できるエリア宣伝はしているが使えない駅等の宣伝が不十分なので必要な対策を行う。多客などについては特改などの必要な措置を行っていく。

④今年に入って、米原駅で将来ある社員が自殺するという事件が発生した。新聞報道によれば出勤未遂について、会社からとがめられ苦しめた自殺だと報じられている。無理な早め出勤の奨励などせず、このような事件が発生しないようにすること。

会社回答：出勤遅延をしないことは社会常識であり、無理な強制はしていない。

⑤掲示板の便宜供与について、何名になったら取り付ける、外すというようなことは労働協約に謳われていない。会社の一方的な判断を止めること。

会社回答：この場の議論にはならない。

### 具体的論議

組合：多客時の対応についてはポイントを掴んで特改を付けること。

会社：事前に入社式、お祭り等の情報を掴み対応を行う。

組合：最近ドア故障の発生が多くなっているが車両改良の具体的な内容を説明すること。

会社：工場ではドア扱い防止対策の改善と気動車のバリアフリーを進めている。

組合：ATS-P Tの安定的な運用についてはどの様な事なのか。

会社：出発の分岐器に対する地上子の増設を行う。

組合：ホームの安全について昨夜、神領駅で線路に転落した旅客がホームに戻ろうとして車体とホームに挟まれて亡くなるという痛ましい事故が発生した。今後の防止策も含め考え方を示すこと。

会社：転落マットと共に非常通報灯の増設、点字ブロックの整備、ソフト面では放送などによる駆け込み防止キャンペーンを行っている。

組合：車内温度について苦情があるが換気装置を付けることは出来ないのか。

会社：苦情は把握している。車掌のこまめな対応をお願いしたい。

組合：津波、地震についての対応は何か。

会社：駅舎の耐震化とハザードマップで対応していく。

組合：式年遷宮に合わせた施策の推進は何か。

会社：旅客の動向に合わせた列車の増発である。

組合：今、配布している時刻表は降車駅の時刻が分からないと苦情が多い。他駅の時刻を記載した折りたたみ式の時刻表にするべきである。以前は他駅の時刻が記載された折りたたみ式であったが何故やめたのか。

会社：この様な理由で止めたとは言えない。

組合：サービスの低下である。

会社：サービスは時刻表だけではない他のサービスもある。

組合：なぜ出来ないのか。理由が分からないからお客様に説明できない。もっと利用して貰うと云う姿勢ではない。車内販売の中止、室内灯の消灯などもサービスの低下である。

組合：快適な駅空間は待合室を増やすと云う事なのか。

会社：待合室を増やすのではなくバリアフリー化、清掃、メンテナンス等をしっかり行う。

組合：将来に向けた効率化を進める方針だが、将来とはリニア中央新幹線の運営ということか。

会社：リニア中央新幹線が経営に加わるのでその準備と建設もある。

組合：リニア経営のために、現場で働く社員の苦勞に報いず、サービスを犠牲にしたコスト優先でいいのか。

会社：リニアだけではなく会社は常に効率化は進めて行く。

組合：利益を追求するために利益の上がない線区、地域では駅無人化など効率化と切り捨ては、社会的使命がある鉄道会社として許されない事ではないか。

会社：だから、列車だけは走らせている。

組合：飯田駅の住民はリニア建設のために駅の無人化が行われていると思っている。

会社：住民がその様な事を言っているかどうかは知らないが効率化はいつの時も進める。

組合：リニアに対する要員配置はどうなるのか。

会社：必要な要員配置は会社が責任を持って行う。

組合：業務委員会でも議論になったが、ブレーキ装置の凍結により大きな輸送障害が発生した。会社は流しノッチ扱いが正しく出来なかったことを原因としている。

会社：必要な指導はする。ミスがあれば原因を調べる。

組合：ブレーキ装置の凍結に対し、地本副委員長は1時間以上をかけて対処し列車を走行させた。しかし、このことを各現場に広めていない。技術の伝承とは皆が知りたいと思っている事象を現場に拡げることである。

会社：訓練には時間的限界があり全てが対応できない。

組合：ルール・基本動作の着実な遂行を述べているがミス・事故を起こした社員に対し、会社が基本動作が出来ていない、やる気があるのか等と責任を厳しく咎めている事により、会社を休む社員、米原駅の様子若い社員の自殺に繋がっている。ミス・事故を起こしても落ち込まず意欲の持てる指導を行う事。

以 上