

名古屋地本は、各分会大会で出された意見に基づき、昨年10月に申第8号にまとめ提出し2月6日、会社に回答を求め会社と業務委員会を開催しました。

**冒頭、申第8号の提出から3ヶ月以上経過の回答に対し、
会社側に強く抗議！**

組合：「申」の提出から会社回答までの期間が非常に長い。このことは我々の要求に対して会社側の姿勢が非常に軽視していることに他ならない。強く抗議する。

会社：他の申し入れ等もあり、日程調整も含め努力はしている。

組合：今後は鋭意・迅速に対応することを申し入れる。

会社の施策の問題が職場労働者に負担と犠牲をかけている。

申の内容と会社回答

1. 中津川運輸区では中央線の南木曾～十二兼駅で発生した土石流災害により、現在も特殊な運転扱いが行われている。運転士の注意力のみで安全を守るのではなく、早急にハード面で安全を保障すること。

回答：平成26年8月6日の運転再開より万が一、土石流が発生した場合でもそれを検知するセンサーを設置している。これにより、避難勧告対象エリアの手前で列車を停止させ、安全を確保する措置を講じている。

2. 伊那松島運輸区では食事時間が取れない行路があるが、一つを見直すと、他の行路が犠牲となり食事が取れなくなっている。食事が取れるように抜本的な改善と見直しをすること。

回答：必要な時間は確保している。

3. 大垣運輸区では車掌予備が10名で年休が出ないので予備要員を拡大すること。

回答：必要な要員は配置している。

4. 武豊線電化による名古屋車両区の将来展望を明らかにすること。

回答：現時点でお知らせできることはない。

5. 乗務員の異常時対応が年々複雑になり、事故等の発生時に安全上問題にならないミスが発生している。簡素化すると共に取扱い誤りについて責任を追及しないこと。

回答：適切に対応している。

6. 夏に行った、名古屋駅での折り返し時、運転士によるドアの選択閉の扱いは危険であり、運転士への負担が増え問題があるので止めること。

回答：適切に対応している。

7. 不当労働行為にあたる組合情報の掲示物撤去を求めないこと。

回答：協約に則り適切に対処する。

8. 高齢乗務員が65歳まで働けるように何らかの措置を行うこと。

回答：特段現行の扱いを変更する考えはない。

9. 特定の乗務員を対象とした添乗は止めること。

回答：必要な添乗は行う。

10. 飯田線では駅間の運転時分がバラバラであり、ミスの元になっている。改善すること。

回答：その様な考えはない。

11. 伊勢運輸区に掲示板を設置すること。

回答：協約に則り適切に対処する。

【主な議論】

組合：南木曾～十二兼間の運転扱いは、特殊な扱いであり運転士にとって非常に負担が強いられる。早急に通常運転扱いするよう強く求める。

会社：現場は上流区域において堰堤等の整備が進行中であり、国や地方自治体の工事進捗状況に併せて対応していく。信濃毎日新聞の記事では、国は2015年度内での整備完了を予定しているとのこと。

組合：特殊扱いの運転について運輸局には報告してあるのか。

会社：特段知ってはいない。速度を低くすること出るから問題ない。

組合：国、自治体の工事待ちなのか。

会社：そうである。

組合：この様な扱いはJR発足以来特殊な扱いであり、運転士の判断・扱いにより非常に負担が強いられる。安全確保の点からも今後も強く申し入れていく。

年休問題の根元は乗務員運用施策の弊害だ！！

組合：名古屋と大垣の限られた職場で年休が出ていない現実がある。

会社：大垣は改善に向かっているし、年休は出ている。

組合：年間での話しではなく。月ごとの年休発給である。極端に出ない月が発生している毎月平均して休みが出るようにすべきである。

会社：年齢構成、運転士養成、病気等もありアンバラが出るのはやむを得ない。

組合：年休を失効させてはならない。

会社：昨年よりは改善されている。

組合：年休が自由に取得できないことは明らかに乗務員運用の問題であり、施行以降の

弊害としての要員問題である。運用計画のまずさから乗務員の犠牲が強いられている。早急に運用計画を見直すこと。

組合：乗務員の運転時の確認喚呼が増えている。時間内に全て出来ないくらい、喚呼する事柄が増えている。整理すべきではないか。

会社：必要な対策として行っている。増えるのが好ましいとは思っていない。

組合：昔と比べ増えている。本当に必要な喚呼だけに整理をすべきである。

会社：世間の見る眼も厳しくなっている。今はその時期ではない。

組合：何が重要なのか分からなくなっている。会社の自己保身の対策が増えているだけではないか。マニュアル通りに出来ない対策は止めるべきである。

組合：名古屋駅での運転士によるドア閉いの扱いは運転士の負担となっている。

会社：便乗の車掌にやらせることは考えていない。

組合：なぜ、ドア扱いをやるのか。目的は。

会社：車内温度の確保である。

組合：冬はなぜやらないのか。

会社：冷房機器への負荷軽減もある。運転士の判断で出来る。

組合：これまで名古屋駅ではドア扱いをしなかったのは多客で危険だからやらなかった。

組合：10項目の運転時分の問題出るが時間帯により運転時分がバラバラである。そろえるように努力をしているのか。

会社：基本的にはそうしている。通勤時間、特急列車の等の関係もありそろえるのは無理である。

組合：通勤時間のダイヤを基準に作成すれば良いのでないか。勘違い等のミスの原因になるような運転時分は改善すること。

以上