

申第11号職場環境について議論

1. 沿線環境について

(1) 東南海地震が危惧される中、設備の耐震対策の実態と現状を明らかにされたい。また、早急な実施を図られたい。

【回答】安全の確保は輸送事業の原点であるとの認識のもと、会社発足以来自然災害への対策に重点的に取り組んでいる。具体的には、定期的な点検により危険箇所を把握を行うとともに名古屋工場耐震化・駅舎耐震補強等に積極的に取り組んでいる。

【組合】東南海地震については直接被害の予想される地域である。線区によっては津波が数分で来る箇所も想定される。地震に対しては、できることをしっかりやってもらいたい。駅舎の耐震補強はどのくらい進んだのか。

【会社】利用客1万人以上の駅舎はやり終え、次に橋上化の2駅を除いた5000人以上の駅も完了している。

【組合】5000人以下の駅の計画はあるのか。津波の予想される地域は5000人に満たない駅が多い。

【会社】順次進めていく。

【組合】運輸区などの庁舎はどうか。特に亀山運輸区は建屋が古いので早く進めてほしい。また、2~3人しか泊まらない乗泊も進めてほしい。

【会社】進める考えである。

【組合】東日本大震災の時に高架橋へ逃げて助かったという例がある。津波が予想される駅は高架橋の補強を進めること。

【会社】地理的条件や設備を考えた上で進めていきたい。

(2) 津波発生時、車両故障時等の異常時に列車を離れて避難誘導をする場面を想定した場合、沿線環境は決して万全とは言えない。除草等通路の整備を行うこと。特に除草については、信号確認や運転諸標の確認の阻害要因となっているので定期的な実施を行うこと。

【回答】適宜適切に対応している。

【組合】適宜適切より頻繁に草を刈ること。

【会社】必要な箇所にはお金をかけていく。

2. 運転士高齢者対策について

(1) 専任社員として65歳まで全うした運転士の実数を明らかにすること。それを踏まえて運転士として専任社員を全うできる職場とすること。

【回答】専任期間満了まで働くケースが多いと認識している。60歳以降の雇用については、高齢者雇用安定等の法律の規定に基づき当社においては専任社員制度を設けているところである。高齢者雇用のあり方については普段に検討を重ねていく考えであるが、専任社員の雇用に当たってはあくまでも社員と同様に勤務する意欲及び能力を有する者を雇用しており、高齢者であることを理由に特別な業務内容・勤務形態とする事は考えていない。

【組合】65歳まで勤めた運転士の実数を明らかにすること。現場では、ほとんどそのような専任社員を見ていない。

【会社】多くいるという認識である。

【組合】なぜ数が返答できないのか。

【会社】実数を出して議論しても議論にならない。職場環境が原因ではなく個人的な理由で止めていく人も居る。

【組合】実数を出さないから議論ができないのだ。できるならば乗務員を続けていきたいが続けられなくて辞めていく人が多いのが現実である。

【会社】労働力確保の観点から長く働いてもらいたいと考えている。不断に考えていく必要はあると感じている。

【組合】マスターズ研修は乗務員のみが対象である。乗務員は特殊と考えているからではないのか。

【会社】働き方の特性などを考慮してやっている。乗務員は特別だからやっってるわけではない。

(2) 高齢者向け交番を検討し実施すること。

【回答】そのような考えはない。

(3) 高齢者は、目、反応速度等に衰えが発生することは否めない。速度の低い構内運転士への充当を検討し実施すること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】60歳以降の働き方については本社・本部間でも議論しているが、東海鉄事として在来線の乗務員の大変さを理解して検討を重ねること。

【会社】理解している。

3. ATS関係

(1) ATS-P要注意駅について、地上子を増設し解消されたい。

【回答】適宜適切に対応している。

【組合】解消する方向になっているのか。

【会社】全てを解消するようにはなっていない。

【組合】高山線の渚駅では直下が○標より手前にある。ギリギリのところまで攻めて運転し

ている状態である。直してほしい。

【会社】（東海道）金山駅下りなど改善したところもあるが、全てが改善できるとは言えない。距離がとれない場合や、設置したいところに設置できない場合、有効長など条件や環境があり簡単ではない。

(2) 停止パターンの保持・更新を知らせる装置を設置されたい。

【回答】そのような考えはない。

【組合】西日本の車両や貨物などは知らせる装置がある。もっと言うならば、30年以上前からP導入されていた関西線（現西日本管内）でも知らせる装置があった。P導入にあたって知らせる装置を付けなかった事は不思議で仕方が無い。検討すること。

(3) TS、TR地上子設置箇所に標識を設置されたい。

【回答】適宜適切に対応している。

(4) 入換信号機に対する停止パターンを統一し、速度一定の構内方式とされたい。

【回答】そのような考えはない。

【組合】ATS-Pが度々動作する箇所がある。そのような事象を減らすために設備改善は必要である。

【会社】できるならば進めていきたいが、簡単ではない。

【組合】入換信号機には停止パターンがある場合とない場合がある。なぜか。

【会社】必要な場合には停止パターンを付けている。逆から言えば必要でないから付けていないのである。

4. 信号標識関係

見えない・見えにくい等の実態を以下に記述するが、そもそも、信号は「運転士が見るもの」ということを前提としているとは思えない現状に憂いと危機感を感じる。見えない、見えにくい言語道断である。

また、会社は、停止位置目標が見えにくいにも関わらず運転士が停止位置をあらかじめ把握しているから所定位置に停止できている現状であることを自覚し自省すべきである。会社は運転士の手当を削減し労働時間を含めた労働条件を限りなく悪化させているにもかかわらず、その職責を全うする背景としての設備の不備を運転士の力量に依存し過ぎている。せめて運転士が見やすい設備に改善すること。設備新設・改修にあたっては、設置基準として運転士から見えることを大前提とすることを先ず申し入れ、以下の通り改善を求める。

(1) 見えにくい信号機を精査し改善されたい。特に以下の信号については早急に対処されたい。

①名古屋駅

東下1、4両停止位置から見る神戸方出発信号機

東海道副本線第2場内信号機＝警戒信号現示の場合、直前まで注意現示に見える

関下本神戸方出発合図機＝4両標から発車の場合見づらい

【回答】現行の通りとする。

②東海道線熱田～名古屋間下り第1閉そく信号機＝名古屋駅第1場内信号機と重なるため見にくい

【回答】現行の通りとする。

【組合】この様な信号が見にくいという事実は把握しているのか。

【会社】確認した。若干見づらいつ思える箇所もある。特に②では電球とLEDがあり、照度の差で見にくいことは承知している。

③武豊線乙川駅下り遠方信号機、場内信号機＝沿線の樹木により喚呼位置票から確認できない。

【回答】適宜適切に対応している。

④関西線信号現示の方式について

関西線では、120km/h運転が実施されているが信号機は3現示信号機が多い。120km/hから注意信号45km/h以下に減速するには非常ブレーキに相当する減速力が必要となる。少なくとも第1閉そく信号機は減速信号が現示できるよう改善すること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】7ノッチなどの大きなブレーキをかけなければ、注意現示の速度に間に合わないようでは信号機として問題があるのではないか。また、以前と比べて速度がかなり高くなっていることが原因になっているのではないか。早急に一つ手前の信号機で減速信号が出るようにするか、中継信号を背設置するかなどの対策をおこなうこと。

(2) 停止目標について

①停止目標は全て運転席左側とすること。下手な支援装置より早急に行うこと。

【回答】そのような考えはない。

②各駅バラバラの停止目標を一定の基準で整理すること。

具体的には、東海道線尾張一宮駅や金山駅、穂積駅上りのように旅客の利便を重視して階段付近に設けてあった停止目標を、先端付近の10両標や8両標に統一し安全確保と旅客案内にも成功の例がある。階段を挟んで列車が停止する停止目標はホーム上の安全確保からも危険である。刈谷駅上り4、6両標、岡崎駅下り4両標などは旅客にとっても危険であるといえる。その他、西岐阜駅上下4両標、木曾川駅上下4両標等が該当する。以上を鑑みると、整理できる停止目標は自ずと明らかである。安全確保の観点から各駅の状況を精査し責任を持って不要・不安全的な停止目標を整理すること。下手な支援装置より早急に行うこと。

【回答】適宜適切に対応している。

③構造物に隠れた停止目標を無くすこと

例えば、岐阜駅下り1番線の停止目標はホームの監視カメラ等構造物で直前まで見えない。これにより停止位置不良も発生している。下手な支援装置より早急に行うこと。全てでは会社が責任を持って調査改善すること。

【回答】現行の通りとする。

④照明の関係で見えにくい停止目標は笠寺方式（自光式）を早急に行うこと。

蟹江駅はホーム蛍光灯が眩しく停止位置が見えない。

三河安城駅下り4両標、逢妻駅上り6両標は暗くて見えない。

反射板の方式による停止目標は、車両の前照灯の変更により反射しない実態がある。

反射板では見えない実態を把握し改善すること。

下手な支援装置より早急に行うこと。全ては会社が責任を持って調査改善すること。

【回答】現行の通りとする。

⑤無駄な停止目標は廃止すること

例えば、桑名駅上り5両標は○標と数mしかない。中津川駅併標も無駄である。

下手な支援装置より早急に行うこと。

全ては会社が責任を持って調査改善すること。

【回答】現行の通りとする。

5. 乗務員休養室、詰所関係

(1) 名古屋駅乗務員詰所全て

詰所に乗務員があふれ、座ることもできない。トイレも足りない。詰所を増設すること。パン、カップ麺の自販機を設置すること。

【回答】適宜適切に対応している。

【組合】便所の前にパイプ椅子を並べて座っている現状である。これでは疲れもとれない。

【会社】適宜適切に対応している。

【組合】中央線詰所のトイレの増設工事が始まった。要求実現に感謝する。

(2) 神領運輸区、伊勢運輸区の休養室はエアコンが古く音もうるさいので交換すること。

【回答】適宜適切に対応している。

【組合】どのように適宜適切に対応しているのか。

【会社】神領運輸区は取り替えの依頼はしている。どのタイミングでやるかの状況だ。他は現場から要望が上がってきていない。要望が上がれば確認していく。

(3) 米原休養室のベッドを交換すること。

【回答】現行の通りとする。

【組合】米原のベッドは畳ですよ。堅くて痛いので改善されたい。

(4) 休養室ベッドのサイドテーブルを枕元に設置すること。

【回答】適宜適切に対応している。

(5) 起床装置の空気枕をベッドと壁に挟み付けてしまうと膨らみ方が鈍くなる。加えて、好みの位置にずらせないのでベッドと壁に隙間を設けること。

【回答】現行の通りとする。

6. 車両関係

(1) 速度計が160km/hまで切ってあるが不要ないし、メモリが細くなるので140まで

に交換すること。

【回答】現行の通りとする。

(2) 運転室扇風機（換気扇）音がうるさい。効果が少ない。改良すること。

【回答】不具合があれば車両の調査修繕を実施するので異常を認めた場合は申告されたい。

【組合】性能的に問題無いという認識と思われるが、キハ75形1次車はON、OFFしかないとか311系もうるさい。改善されたい。

(3) キハ85系防護無線の位置が時刻表とCASTの下にあり、上を向いているので誤発報の恐れがある。現実に、時刻表注意札での誤発砲が発生しているので位置を変えるか横向きに取り付けること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】なぜ改善する考えがないのか。誤発報する原因になっている。

【会社】誤発報の恐れがあるとは考えていない。

【組合】1分45秒で乗り継ぎ場合に時刻表などを落とす可能性が高い。

【会社】現行の場所しかつけられない。

【組合】新型ひだではキャストは埋め込まれるのか。

【会社】今ここでは分からない。

【組合】埋め込むように設計していかなければ、100年たってもキャストを持って歩かなければならない。考慮すること。

7. 貸与品関係

(1) 早発事故が後を絶たない。時計をデジタルとされたい。

【回答】そのような考えはない。

【組合】名古屋運輸区で試行したと聞くが結果はどうだったのか。

【会社】人によってデジタルがいい、アナログがいいなど様々な意見だった。

(2) 乗務鞆にもものが入りきらない。携帯品を簡素化すること。鞆自体を軽量化すること。

【回答】適宜適切に対応している。

8. 制服について

(1) カッターシャツを貸与すること。

【回答】権限外事項である。

(2) 季節の変わり目の服装について、朝夕は寒いけど昼間は暑い時期は、上着を脱いで乗務することを認めること。できない場合は、合い服を設定すること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】暑ければ見苦しくないように上着が脱げるようにできないか。

【会社】地域の差などは衣替えの前倒しなどで対応している。個人の対応は認めていない。

【組合】季節の変わり目では昼と夜の温度差が激しい。考慮すること。

(3) 夏季制服は汚れが目立つ。見直されたい。

【回答】権限外事項であるが、制服類の改善については、これまでも快適性や機能性の観点から必要に応じて使用変更や項目の変更をしてきている。

(4) 新制服は生地がもろく直ぐに穴が開く。改良されたい。

【回答】権限外事項であるが、制服類の改善については、これまでも快適性や機能性の観点から必要に応じて使用変更や項目の変更をしてきている。

(5) 乗務員が基本動作や運転操作をしやすい制服を研究し改良すること。

【回答】権限外事項であるが、制服類の改善については、これまでも快適性や機能性の観点から必要に応じて使用変更や項目の変更をしてきている。

9. 施策について

(1) 軽微な事象で長期日勤は止めること。

【回答】必要な事実確認や教育は実施する。

(2) 事故の振り返りで、自らのミスのみを掘り下げ、自らの責任である事を追及し追い込むことは止めること。

【回答】そのような事実はない。

【組合】組合はその様な事実を聞いている。この様なことでは事故はなくなる。自分の分析とその事故の背景の研究することも大切と考える。

【回答】そのような事実はない。

(3) 「今度事故を起こしたら乗務員を止めます」という宣言を求めることは止めること。

【回答】そのような事実はない。

(4) 点呼時、乗務員は敬礼をするが管理者は答礼をしない。人として失礼なので答礼をすること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】そのような考えは無いとはどういうことか。乗務員は敬礼をするが助役は答礼をしないのが当たり前ということか。

【会社】脱帽の敬礼は無い

【組合】脱帽の敬礼もある。会釈程度の角度で良い。敬礼を受けた人の答礼である。これが敬礼の常識だ。

【会社】やる必要は無いが、コミュニケーションを言うのであれば、お互いに目で合図すればいいのではないかと思っている。

【組合】コミュニケーションはとるということでいいのか。現場では敬礼に対しまるっきり無視する管理者もいる。現場に伝えること。

(5) 点呼時、一人で点呼を受けるのに「敬礼」と号令を発するのは必要ない。複数で受ける時のみとすること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】点呼基準には「敬礼」と書かれている。発声は号令と考えるが、一人の点呼でなぜ号令を掛ける必要があるのか。一人で号令を掛けて敬礼するのはナチスドイツの「ハイル

ヒットラー」と発声し敬礼する場面ぐらいしか聞いたことが無い。

【会社】緊張感を出す。仕切りを入れるためのものである。

(6) 必要な要員は配置されているのに年間を通して年給が出にくい。これは波動とは言えない。要員の不足であるので要員増すること。

【回答】必要な要員は確保している。

【組合】年給がほんとに出ない。4月から出ない。何時出るのか、というのが現場の声である。

(7) CPAP使用者は毎年、産業医面談があるが自己の時間である。医学適正にかかわることとは超勤対応とすること。

【回答】そのような考えはない。

【組合】運転士という職の特殊上、乗務中にはできない。考えて欲しい。

(8) 規定の訂正にかかわる時間は勤務時間とすること。

【回答】適宜適切に対応している。

(9) 社員食堂を充実させること。調理ができないなら、仕出し弁当や出前が対応できる仕組みを設けること。

【回答】現行の通りとする。

【組合】以前は名古屋駅周辺に3カ所の社員食堂があった。せめて一カ所くらいは設置すべきだ。他業種の社員が集まりコミュニケーションの場にもなるのではないか。

【会社】利用・実績がないからなくなってきたのである。経費もかかる。

以上