

2022年度基本方針について経営協議会開催

4月7日、経営協議会が開催され、2022年度の基本方針について議論してきました。会社から、「令和4年度 事業運営の基本方針」が示され説明を受けた後、名古屋地本から「2022年度 JR東海労名古屋地本主張」を読み上げ、回答を受けつつ議論を深めました。

2022年度経協 JR東海労名古屋地本主張

2022年4月7日

JR東海労名古屋地本

1. コロナ禍は一向に収まる気配を見せていない。この間名古屋地本も多くの改善を申し入れてきた。組合員は長期にわたるコロナ禍で働く中で多くの苦労を強いられてきている。コロナ禍でも安全最優先で、RVSなどを実践し、現場は会社の要求に応じてきている。この様な中、2022春期生活改善では多くの企業がベアを出している中でJR東海ではベアなし夏期ボーナス2.2か月という低額回答であった。経営協議会と言ってもここでは議論にはならないことは承知している。しかし、東海鉄事として現場の苦労に報いることは可能であると考える。目に見える形での対応を行うこと。

2. 昨年度、踏切の安全確保について2回の業務委員会を開催してきた。2021年3月30日に高山線、11月5日には飯田線で踏切特殊信号発行機が動作している中で、いずれも運転士がこれに気づかず踏切を通過したという事象が発生している。原因および今後の対策について会社は、人間の視野特性を認めつつも、しっかり前方を見れば防げるなど運転士のみ対策が中心になっている。在来の運転士は走行中に信号、線路状態、時刻表、CAST、モニタ、

速度計など全てを見なさいと指導される。何か事象が起きればしっかり確認していないからだと叱責される。これ以上のハード面での充実はないと業務委員会では回答しているが、会社の言う二重系の安全を確保するためにドラレコの活用、アイサイトのようなシステム、防護無線を活用するなどハード面での対策を講じること。

3. 4月から運転職場でCAST・車携機による出場報告が本使用された。最初の試使用では労外後の1分では報告できないことが判明し業務委員会でも問題になった。これに対し前回試使用は労外後2分で行うことを指導している。2分準備報告時間に食い込んだことから、会社は早め出場時間を3分から2分にして帳尻を合わせた。話は別になるが列車の駅到着から30秒停車では車掌の基本動作ができないと今年の経協でも問題にしてきた。また、規定の改正では付加時間をためて対応するようになどと物理的にできないことを回答している。片方では必要以上に乗務員に負担をかけ出場報告をさせているが、もう片方では算数の計算が合わないことを平気でやれと言っている。そもそも出場遅延防止の早め出場がなぜ1分削られたのか説明もない。この間3分前出場ができないことで勤務評価されていたにもかかわらずである。つじつま合わせで時間を管理するなど言うこと自体が本末転倒になっているのである。多くの問題をはらんでいる出場報告は直ちに中止するように要求する。更には会社は現場社員には必要以上の時間管理を強いているが、会社自らは時間に対してアバウトと言わざるを得ない。見解を明らかにすること。

4. 最後に、今年は鉄道が新橋・横浜間に開業して150年目を迎える年である。JRグループでは鉄道開業150年キャンペーンと称して記念旅行ツアー、ステーション・スタンプ、硬券タイプの入場券などの企画を行うとメディアには出ている。当然社員にも記念品を考えていると思う。ちなみに名古屋管理局では100周年の時はキーホルダーが配られた。私たちが150年のうち何年かを支えてきたのである。苦勞に報いるために価値のある、または、価値の出る記念品を配ることを要求する。

主な議論

【コロナ禍での社員の努力に報いる方策について「2022年度 JR東海労名古屋地本主張 1」】

会社：コロナ禍で社員の努力に会社は感謝している。第6波後も予断を許さない状況だが基本的な感染予防対策を取って頂きたい。春闘についてはこの場で議論できない。感謝の気持ちは伝えたい。

組合：感謝の気持ちを伝えたいと言われるが、物で示されないと実感できない。在来線は、本数を減らすことなく運行してきた。努力に報いるべきだ。

【踏切特発について「2022年度 JR東海労名古屋地本主張 2」】

会社：改めてこの場での議論はしないが、ハード面の強化は必要と考えている。

組合：今後もあり得ると考える。視覚だけではなく、聴覚等も採り入れた対策をすべきである。業務委員会では新たなハード面での対策は考えていないと回答された。

会社：見逃す可能性があることを再認識した。教育の充実を図っている。ハード面強化の必要の認識はある。

【出場報告について「2022年度 JR東海労名古屋地本主張 3」】

会社：本使用について早め出場を3分から2分にしたのは試行をへて実行した。出場遅延は時刻に関わる見誤りが多いため乗務員を守るために導入した。列車遅延によるお客様への迷惑もなくなる。

組合：3分から2分へ変更した根拠も説明されていない。これまで、早め出場しなかったことに対して、管理者から叱責されてきた。

会社：お客様対応を含めてホームで問い合わせされることが少なくなり2分で良いと判断した。

組合：早め出場は、お客様対応と初めて聞いた。つじつま合わせのなにものでもない。乗務委員への負担が大きい。乗務員を守ると言われるが全ての施策が導入時は甘い言葉で始まるが時間経過と共に厳しく管理される。出場報告を扱わなかったことに対する勤務評価はされるのか。

会社：業務指示なのであり得る。

【鉄道開業150年について「2022年度 JR東海労名古屋地本主張 4」】

会社：メディアでも硬券発売等、報道されているが会社として社員への記念品は現時点では考えていない。

組合:国鉄時代100周年では記念品が配られた。価値のある記念品を配布すること。

【自然災害、異常時等への対応強化 「令和4年度 事業運営の基本方針 1(3)」】

組合:昨年、中央線・飯田線で大きな被害があった。自然には逆らえないが、安心して働ける設備を提供するのは会社の責である。取り組みを強化すること。

会社:いろんな情報を採り入れて対処している。

【車両及び地上設備の維持・改良について 「令和4年度 事業運営の基本方針 1(5)」】

組合:315系電車が導入されたが乗務員からすると扱いが良いとは思えない。基本方針の3(2)ICTの活用とあるが欠落している。現場の声をもっと聞いてから導入すべきである。

会社:聞いていない訳ではない。

組合:東海道線金山駅の左側停止位置目標が撤去された。現行の停止位置目標は合わせ辛い。

会社:暫定的に設置されていたものである。

組合:金山駅の転落検知マットは必要ないのではないか。

会社:必要と考える。

【サービスについて 「令和4年度 事業運営の基本方針 2(4)(5)」】

組合:お客様への情報提供は誰もが知徳できる設備にすべきだ。

会社:多くの方が運行情報を利用されている。

組合:運行情報を利用できない人もいる。(5)で各線区に応じた適切な輸送体系としているが閑散線区の列車本数減が危惧される。

会社:列車減と直結するものではない。適切に対応している。

【労使関係について4(4)】

組合:基本方針において、「安定的、協調的かつ建設的な労使関係の充実」とされている。今日の経営協議会では基本方針ということもあり、細部にわたっての議論は今後申し入れ等を行い議論していきたい。

会社:これからも真摯に説明し議論していく。

以上

令和4年度 事業運営の基本方針

『すべては安全のもとに』

～安全を最優先に、信頼されるサービスの実践～

鉄道の原点である安全・安定輸送の確保を最優先に、お客様への感謝の気持ちを大切にして、地域に根差した信頼されるサービスを実践していく。

1. 安全・安定輸送の確保

- (1) 運転事故防止と労働災害・待避不良の根絶
- (2) 訓練の充実など実践的な能力の向上
- (3) 激甚化する自然災害、異常時等への対応の強化
- (4) 新型コロナウイルス感染症への対応
- (5) 車両及び地上設備の維持・改良等の推進
- (6) ホーム及び踏切における安全性向上
- (7) 名古屋駅をはじめとする中央新幹線関連工事の推進

2. お客様の視点に立った質の高いサービスの提供

- (1) リアルバリューサービス運動の推進
- (2) HC85系の営業投入と販売促進
- (3) 収益確保に向けて地域と連携した積極的な営業施策の展開
- (4) お客様への情報提供の充実
- (5) 各線区に応じた適切な輸送体系及び営業体制の構築
- (6) 安心かつ快適なご利用環境の整備

3. 効率化・低コスト化の実践と業務改革の推進

- (1) 日々の業務における効率化・低コスト化の実践
- (2) 業務改革（ICTの活用を含む）の推進
- (3) 中長期的視点に基づく諸施策の検討・実践

4. 鉄道のプロとしての意識の醸成と一体感のある職場づくり

- (1) プロフェッショナル・マインドの実践による規律ある業務執行
- (2) 社員の能力向上の推進
- (3) 運動習慣・喫煙率の改善等による社員の健康増進
- (4) 安定的、協調的かつ建設的な労使関係の充実