

申第8号「地本委員会の発言に基づく改善要求について」協議を行う

地本は、5月29日、申第8号「第33回定期地本委員会の発言に基づく改善要求について」の業務委員会を行い、職場からの要求について会社と議論を行ってきました。

尚、1項目の「感染症対策に関して」については幹事間で議論にふまえた内容であるとして議論されませんでした。

《申し入れと会社回答》

2. 労使関係について

(1) 労働組合からの申し入れには、誠意を持って団交または業務委員会を開催し窓口回答のみで済ませることはやめること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

(2) 業務改革については、内容を組合に説明する前に、プレス発表及び管理者による説明会がなされ遺憾であった。施策実施にあたっては事前に組合との協議の場を設けること。

【回答】適宜適切に対応している。

(3) 出向先の事案について組合と議論する場を設けること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

(4) 安全設備(稼働柵・屋根・照明・雑草)について、組合との議論の場を設けること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

(5) 職場の組合員が組合掲示板の設置を申し出た場合は、当該職場に組合掲示板を設置すること。

【回答】適宜適切に対応している。

3. 勤務時間のとらえ方について

(1) 乗務員の規程訂正時間について、「乗務員勤務の所定労働時間における余り時間」と回答をされるが、非現実的かつ不合理な回答である。乗務員勤務改定時には「ノーワーク・ノーペイ」といわれた。「乗務員勤務の所定労働時間における余り時間」ということは通常ノーワークにも関わらずペイしているということか。明確な説明をすること

【回答】準備報告時間や折り返し時間は列車遅延やその他の作業に対応する時間を含めて算定しており列車遅延等が発生しない場合は余り時間が発生する。当該時間についても指揮命令下にあることから労働時間として適切に措置している。

(2) 乗務員職場では、出勤時間より以前の早め出勤が日常化している。出勤時刻をもって勤務時間として扱うこと。

【回答】そのような考えはない。

4. 60歳以降の労働条件等について

(1) 60歳以降となると、現行の医学適正をクリアしていたとしても体力・能力の衰えは否定できない。個人に応じた職種の選択肢を拡げ専任社員、65才定年、あるいは、70才まで働ける環境を整えること。

【回答】適宜適切に対応している。

(2) 2021年4月に高齢者雇用安定法が改正され、65才までの雇用確保に加え、70才までの就業確保措置をとることが努力義務として新設された。今後の会社の対応について明らかにすること。

【回答】権限外事項である。

(3) 希望のある場合は他職への異動を行うこと。

【回答】そのような考えはない。

(4) 乗務員の高齢者向けの行路を作成すること。

【回答】そのような考えはない。

(5) 5日間連続する勤務の指定を行わないこと。

【回答】法令等に従い適宜適切に対応している。

(6)乗務員の乗組の希望を尊重すること。

【回答】そのような考えはない。

(7)休日の完全な付与に加え、年間休日を150日とすること。

【回答】権限外事項である。

5. 運転規制の取り扱いについて

(1)風規制において、規制区間が長すぎる。風の影響がない区間でも規制されるため遅延は大きくなり、お客様への説明もつかない。適切な規制区間に改めること。

【回答】運転規制区間の設定については適切に対応している。

(2)風規制が頻発する箇所については、風を防ぐ設備を検討すること。

【回答】そのような考えはない。

6. 教育・研修について

(1)規程類の訂正については、訓練等で改訂箇所の説明を行うこと。

【回答】必要に応じて訓練で周知している。

(2)運転士の訓練時間は2Hとすること。

【回答】必要な教育や訓練を必要な時間実施している。

(3)施策の導入、基本動作等の変更、施策やアプリ導入に際して、一部の業研を全ての職場の要求であるかのような会社の回答や職場での言動が目立っているが職場の本音とは疑わしい。業研を隠れ蓑とした悪用は止めること。

【回答】会社として必要な施策は実施する。業研を悪用している事実はない。

(4)新たな機器、アプリケーションの活用が図られているが、異常時用は使用機会が限られ、使用方に不安がある。ランダムに訓練機会を増やすこと。

【回答】異常時の場合も含め必要な教育を実施している。

7. 健康管理について

(1)健康診断は社員の希望する箇所で受検できるようにすること。

【回答】権限外事項である。各健診会場は各箇所毎の社員数を基に体制をとっているため指定された会場で受検されたい。

(2) 健康診断を泊まり勤務者は年2回実施している。全て勤務時間とすること。

【回答】権限外事項である。

(3) 現在の運転士行路に於ける泊まり勤務の睡眠時間で4時間を確保できない行路が多くある。絶対的な睡眠不足は健常者であっても眠気を否定できない。よって、睡眠時間としての5時間以上を確保できる乗務行路に改めること。

【回答】必要な時間は確保している。

(4) 休養前に乗務報告書作成を強要され睡眠時間が僅少になっている。睡眠時間前の乗務報告書作成はやめること。

【回答】事象により必要な報告時機を指示している。

(5) 運転適性検査(クレペリン)は午前中に終了できる時間設定とすること。

【回答】適宜適切に対応している。

8. 労務管理について

(1) 課員の私服添乗、管理者による裏面添乗をやめること。

【回答】必要な添乗や指導は実施する。

(2) ICカード(運転情報記録装置)、ドライブレコーダーを悪用した社員管理をやめること。

【回答】そのような考えはない。

(3) 乗務員に対する出場報告は、操作扱いのために休憩時間であっても落ち着いて休憩できないので見直すこと。

【回答】出場状況把握機能については労働時間内での操作を指導しており、そのような考えはない。

(4) ワンステップ活動、業研、区所でのイベント等について、年休抑制等、要員に支障が発生する事がないように運用すること。

【回答】適宜適切に対応している。

9. 駅、車両設備、沿線環境の整備について

(1) 駅、沿線の雑草対策は、早めに実施すること。

【回答】適宜適切に対応している。

(2) ATS-PTによる停止パターンの保持及び更新の分かる装置を全車両に整備すること。

【回答】そのような考えはない。

(3) 運転士タブレット(CAST)は大きく重いので携帯に負担となっている。又、設置により運転席右側の視界が非常に悪い。スマートフォンだけで機能は果たせるので、携帯の負担軽減と視界確保を図ること。

【回答】CAST・スマートフォンそれぞれに業務上の必要性が異なり現行のとおりとする。CASTを携帯することで規程類(紙資料)の省略ができる。その点では携帯の負担軽減果たしている。

(4) 停止目標は全て運転席左側とすること。

【回答】そのような考えはない。

(5) 東海道線金山駅、名古屋駅(東下本)の停止目標は、運転士左側に設置すること。

【回答】そのような考えはない。

(6) 踏切安全確保について、踏切支障報知装置、障害物検知装置の動作を視覚以外に運転士に知らせる装置の開発を急ぐこと。

【回答】適宜適切に対応している。

(7) 新たに使用開始された職務乗車証は、三重県内近鉄線との共用駅(津・松阪・伊勢市)では従来、使用可能であった自動改札機が使用できなくなった。当社社員はもとより近鉄社員にも迷惑を掛けている。自動改札機使用ができるよう改善すること。

【回答】権限外事項である。

(8) HC85系は、右側視界が悪すぎる。改善すること。

【回答】適宜適切に対応している。

10. ダイヤ改正について

ダイヤ改正に当っては、前広な議論の場を設けること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

11. 営業取り扱いについて

(1) IC乗車券を全線区・全駅で使用可能とすること。

【回答】トイカ利用エリアは全線に拡大する。なお、時機や方法については別途検討している。

(2) 豊橋駅等の私鉄共用駅ではICカード乗り換え用の誤タッチが頻発している。誤タッチ防止策を講ずること。

【回答】お客様にICカードを正しくご利用頂けるよう駅の掲示類やホームページにおいて引き続き適切にご案内していく。

(3) ワンマン列車における営業扱いを簡素化すること。

【回答】そのような考えはない。

(4) ワンマンドア扱いは全て「全車」とすること。

【回答】そのような考えはない。

(5) 乗降旅客が増加した無人駅は有人駅とすること。

【回答】要員の配置についてはお客様のご利用動向を踏まえ適切な体制としている。

(6) 「お客様サポートサービス」を無人駅に拡大展開すること。

【回答】今後もお客様サポートサービスを拡大していく計画としているが、現時点で具体的な計画はない。

12. その他

(1) CMC伊勢事業所では依然として監視カメラが13コも設置されている。撤去させる事。

【回答】関係会社の専権事項であるが、防犯の目的で設置していると聞いている。

(2) 社員の出向にあたっては、就業規則に則った正確な説明を行うこと。現場管理者は、誤解を招く言動を慎むこと。

【回答】適宜適切に対応している。

《主な議論》

組合:1項目の感染症対策についてコロナ感染は緊急性が必要とのことで幹事間でこの間、回答されてきたが今回の申し入れは感染症についてである。この場で議論すべきと考える。

会社:会社として適切に対応している。

組合:2項目(3)関連会社のことは関係を深めてやっていただきたい。

会社:労働条件については出向先会社の専権事項である。

組合:2項目(5)この間、一貫して組合揭示は単なる伝達揭示ではなく組合の主義、主張を広く他の組合員も含め理解してもらうためのものでもあることを主張してきている。

会社:便宜供与の範疇で設置している。

組合:3項目(1)規定の訂正について、会社は準備報告時間・折り返し時間の中で列車遅延が発生しなければ余り時間が発生すると回答しているが列車遅延が無くても最長10分でどれ程の訂正作業ができるというのか。訂正作業が労外に入ってしまった場合は超勤申請するのか。

会社:その度に少しずつ訂正するという意味だ。時間内で作業されたい。

組合:実態に全く合っていない。携帯の必要ない作業要領の訂正が多い。簡単に出来るように差し替えを進めていると言うが、津波避難は差し替えでも難解で時間を要した。

会社:簡素化を進める。

組合:4項目.60歳以上の労働条件について、高齢者を配慮し、大事に扱え。新制度でも60歳で退職を考える社員もいるからとして退職金は据え置きではないか。

会社:65歳まで努めると増額する。現行では出来る方が専任社員となっている。

組合:高齢者の現実が分かっていない。人それぞれ体力差もある。選択肢を拡げるべきだ。

組合:5項目(1)規制区間は適切と回答されたが我々としては長いと感じている。

会社:H17年羽越線脱線事故後に国交省から通達あり当社も専門委員会を設置、再調査し9箇所増設した。場所によっては検証により区間を短くした箇所もある。気象協会の専門家のコンサルを受けた。

組合:区間を細分化し列車遅延を減少すべきと考える。防護壁は検討できないのか。

会社:橋梁だけではない。防護壁の設置箇所の限定はできない。

組合:7項目(1)健康診断の予約が取りにくい状況である。日勤者は勤務免除で平日いつでも予約可能だが乗務員は自己の時間で受診可能な日が限定される。

会社:予約が取りづらいとは認識していない。

組合:(4)嘔吐物処理等の乗務報告書作成は夜間に発生し就寝前に報告書作成となっている。神領運輸区では春ダイヤ改以降、多発した。車内清掃作業を増やし報告書作成では安全が阻害される。

会社:あったことは聞いている。適切に対応している。

組合:9項目(1)雑草が茂っていると動物の発見が困難である。以前より除草対策が減少したと感じている。

会社:適切に対応している。

組合:雑草だけでなく木が成長し信号確認が困難になっている箇所が2年ほど放置されている。

会社:言って頂いたら対処する。

組合:会社も知っている。現場では対応したと聞いたが一向に改善されない。

組合:(2)ATS-PTによる停止パターンの保持及び更新の分かる装置について、HC85系に設置されたがパターン更新の音声は流れるが何のパターンか分からない。無いよりあったほうがいいが運転士に親切なものとすべきだ。

会社:問題はないと認識する。

組合:(4)(5)停止位置目標は何故左側に設置できないのか。

会社:ホーム側に設置するのが基本と考える。

組合:(7)権限外事項と回答されたが三重地区の問題である。三重地区だけの問題だから放置なのか。

会社:営業部が決定したことで本社・本部間で議論されたい。

組合:使用した経験あるのか。本部・本社間では地方の問題は地方で解決されたいとされる。多くの方に迷惑を掛けているので改善すること。

組合:(8)HC85系は運転席右側の視界が非常に悪いという認識はないのか。停止位置目標が右側にあると非常に合わせづらい。

会社:問題はないと認識する。

組合:10項目.ダイヤ改正説明時機が遅いため組合として改善要求案を検討する時間がない。早めることはできないのか。

会社:会社としても精一杯努力してる。

組合:11項目(1)トイカエリア全線区拡大の時期や方法について検討中と回答されたが、精算処理機は車両に設置するのは不具合が発生することから駅に設置すること。

会社:対費用効果も考え検討中である。

組合:議論してきたが問題は解決されていない。今後も問題解決に向け要求していく。

以上