

業務改革について議論！

12月15日、名古屋地本は申第3号で提出した「業務改革の対する申し入れ」について業務委員会を行い会社と議論してきました。業務改革は昨年10月31日、会社から一方的にプレス発表され具体的説明はなされず社員は将来の不安を抱きました。これは、業務改革＝効率化＝合理化の最たるものであり、安全を脅かすものでもあります。今回、現場社員の生の声を会社に伝え議論しました。以下、申し入れと会社回答、主な議論です。

《申し入れと会社回答》

1. 社員を2,500人削減するとしているが、あまりにも漠然とした数字である。東海鉄事の社員は何名削減するのか明らかにすること。

【回答】業務改革は今後10～15年かけて取り組む施策である。要員体制については従来同様、各施策の成案を得る都度必要に応じて見直しを図っていく。

2. 3世代の鉄道を運営していくことになるが、リニア中央新幹線・東海道新幹線・在来線（東海鉄事・静岡支社）それぞれの必要人員を明らかにすること。

【回答】東海鉄事の必要人員については従来同様各施策の成案を得る都度必要に応じて見直しを図っていく。その他については権限外事項である。

3. JR東海に就職を希望する若者が減少している。なぜ希望者が減ったのか分析した結果を説明すること。

【回答】東海鉄事において必要な採用計画数は確保している。

4. 人材確保ができなくなる理由を説明すること。

【回答】政府統計によると日本の労働力人口は20年後には約20%減少する見込みであるため。

5. 鉄道は人によって安全が守られる業種である。これだけ鉄道業に拘わる社員が減り、安全が本当に担保できる根拠を明らかにすること。

【回答】様々な面から安全性を高めることで、お客様に安心してご利用頂ける輸送サービスを提

供し続ける考えである。

6. 在来線ワンマン列車は会社発足以降、1両・2両編成のみであった。ワンマン列車運行に関わる規程等で制約があったのか明らかにすること。

【回答】ワンマン列車運行に関して編成両数の制約はない。

7. 組合としては、ワンマン列車運行は閑散線区のみと認識している。新型車両投入により関西線が3両編成以上でのワンマン運転化が言われている。関西線は10月1日より多客対応のためロングシート導入がされている。競合他社の近鉄線では、名古屋近郊においてワンマン運転はされていない。安全・サービス低下を危惧する。会社としての見解を明らかにすること。

【回答】在来線では、3両以上の一部の編成で車両側面にカメラを設置するなどして画像で安全を確認できるようにし安全性を高める方策を検討しつつ3両以上の編成にもワンマン運転を導入する考えである。

8. 安全輸送ができなくなる人員削減、更には雇用不安を招き就職希望者の減少に繋がる業務改革を撤回すること。

【回答】そのような考えはない。

《主な議論》

組合：業務改革が打ち出される以前から効率化は進められてきた。業務改革で2、500人削減と数字が出された。根拠があると思う。2、500は目標値なのか根拠があるのか。

会社：技術開発を進めている。それも見越しての数字である。上ぶれ、下ぶれも考えられる。

組合：現場ではこの職場が無くなるのではと不安が渦巻いている。成案を得る都度とは不誠実である。成案が出されたら撤回しないではないか。

会社：各系統の方向性はパンフで説明されている。

組合：最近では社員運用の変更もあった。ますます先行きが分からなくなった。施策の詳細を社員に明確にすべきだ。

会社：社員の混乱にならないように情報統制はしている。

組合：運輸系統ではワンマン拡大が出されている。車掌はどうしていくのか。

会社：運輸系統の仕事をしてもらう。社員の不安もあるかも知れないが役割分担の業務をしてもらう。

組合：関西線で新たな地上子が設置されている。東海道線・武豊線でも工事がされていると聞く。ワンマン運転拡大なのか。

会社：資料の持ち合わせがないので回答できない。

組合：関西線は近鉄線から旅客が流れ、目に見えて利用者が増えている。時間帯によってはホームに人が溢れて列車発車時、旅客接近で危険な状態である。この状況でワンマン列車拡大は安全が保てない。

会社:現在、ホーム上の安全をカメラ画像で検証中であり安全を確保していく。

組合:運転士はカメラ画像を見ながら発車するのか。信号機・前方注視が重要だ。車掌には列車
進出・進入時の状態注視を指導している。これが欠落となる。

会社:しっかり検証していく。

組合:乗務員の疲労度が増し安全が阻害されることが無いようにすること。効率化ありきの施策に
は今後も申し入れていく。

以 上