

2024年度基本方針について経営協議会開催

4月12日、経営協議会が開催され、2024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6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「2024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てきました。

「令和6年度 事業運営の基本方針」説明

昨年と項目としては変わっていないが、内容について説明していく。

『全ては安全のもとに』について、鉄道の原点である安全を最優先に安定輸送を確保し、お客様への感謝の気持ちを大切に信頼されるサービスを実践していく。

運転事故防止、労働災害といった不安全事故の根絶には安全最優先の行動が大事である。異常時、特に激甚化する自然災害について、6月飯田線では大雨による災害もあった。新幹線・在来線で計画運休もあった。異常時への対応強化も必要である。

車両・構造物の強化を含め、ホーム・踏切の安全性強化を含めた維持改良で、ホーム可動柵は名古屋駅5番線が6月14日使用開始となる。

HC85系をひだ・南紀導入完了した。315系も昨年度から導入した。令和6年度は静岡地区に新型車両を投入していく。高山線全線開通90周年・熊野古道世界遺産登録20周年の節目の年でありキャンペーン、さわやかウォーキング等で集客していく。

業務改革については推進していく。OJT・ICT等最新技術を活用していく。

安定的、協動的かつ建設的な労使関係の充実についても昨年と変わっていない。

「2024年度経営協議会 名古屋地本主張」への回答

1. 労働の対価については地方では議論できない。

2. 業務改革・ICTについて

当社は日本の大動脈輸送を担っている。新型コロナウイルス感染症で経営ダメージを受けた。オンライン会議等社会が変容している。人口減は確実である。どのように会社としてやって

いくのか試行錯誤しながら変えていく。経営体制の再強化は必須であり画像認識・A I を活用していく変革期である。

CMC 作業の移管についてはCMC 会社の人材確保が困難となっている。列車減にはさせない。車内点検をCMC にさせるとロスがでる。乗務員は必ず居るので作業できる。清掃業務も重要なものである。乗務員の負担は分かるがお願いしたい。

3. 安全問題については業務委員会で議論する。

主な議論

組合：業務改革で試行錯誤と回答されたが失敗が許されない仕事もある。試行錯誤では困る。基本動作がコロコロ変わり身につかない。

会社：基本動作は2回変わった。特発見落としがあった時に前方注視を重要視した。2回変わったことで負担をかけていると思うが集中してやって欲しい。

組合：CMC 会社の人材確保が困難と回答されたが本当なのか。

会社：社員の年齢構成もあるが離職率が高い。

組合：乗務員への負担が増えている。ホーム上の安全も運転士・車掌に求めている。新型車両のワンマン化もあるが現行車両の改善も図るべきである。ジャパンレールパスの値上げで外国人旅客もI C 乗車券を利用している。案内放送が無くなったのは何故なのか。全てにおいて乗務員負担増である。

会社：他会社でもやっていない。スマホで調べる方が多い。

組合：全ての人がスマホを持っていない。置き去りにになっている人もいる。

以 上

2024年度経営協議会 名古屋地本主張

1. 会社は業務改革を発表して以降、様々な施策を打ち出している。これらの施策は現場で働く者が、要員削減により仕事量の増大や新システム導入による業務の変化などを行うことで成り立っている部分が多いと考える。つまり、現場での協力・努力で効率化は進められているということである。2万人いた社員が1万人を下回る社員で仕事をするということは、現場には大きな負担がかかっているということになる。しかし、その協力や苦勞に会社は報いているのだろうか疑問である。給料はどうか、待遇はどうか、風通しはどうか。報いているとは言いがたいと考える。

CMCでは大幅に人員が減っている。CMCの中でも仕事量が増えたと聞いている。一方でCMCの仕事が本体の乗務員に降りかかっている。細かいことを言えば列車終着時の車内点検を車掌が行うようになり掃除なども行うようになった。どうか花見のシーズンも終わったが、今年もゲロを対応に追われた。作業ダイヤの中にはゲロ対応時間がないから慌てた作業になる。掃除道具もモップ、ほうき、ちり取りがあるくらいでしっかりした掃除ができるものではない。座席の上の汚れは翌日には乾いていれば使用可になっている。私も通勤で電車を使うがシミの後がある座席には座らない。皆さんも気をつけた方がいいと思う。結局そのシミはお客様のズボンできれいになっていく。これがサービスでしょうか。神領・大垣運輸区では今回のダイヤ改から洗浄線に電車を移動する時の窓が閉まっているかの確認をCMCに代わり運転士が行うようになった。作業が増えたため時間を要すようになったが、その時間は付けられていない。作業が増えて16両余分に歩くのだから当然終了時刻が遅くならなくてはいけないにもかかわらず変わっていない。細かい話しにも聞こえるかもしれないが、一事が万事、労働時間が何かも分からない方が色々行うからこんなことになるのではないか。探せばいくらでもこの様な事象はあるのだと思う。昨年のベアでは1000円だったにも拘わらず7200円と公表、今年も7000円のベアで11000円の賃上げと表記している。この誤魔化せるなら誤魔化そうとする体質が隅々まで浸透しているのではないか、それほどお金がないのならば組合に相談すればどうかと思う。国鉄末期でもこのようなことはなかった。非常に危惧している。

労働をさせるということに対してしっかり対価を支払うことを要求する。また、現場から声は上がっていると思うがしっかりした対応を要求する。

2. 職場においてICTによる仕事の変化が多くなっている。様々なアプリ使用、

新タブレットの導入などである。時代だからICTによる効率化も必要であることは承知している。しかしこの急激な変化について行くことは大変な負担になっている。今まで鉄道の仕事は一つ一つの確認で次に進むという作業が中心だった。スマホなどを使った作業になると確認するときには次のページに移っていて大丈夫だったかと思うことも多い。これらの作業は日常繰り返すから覚えられ確実な作業につながっていくと思われるが、1年も2年も使うことがなかったアプリを使用することは簡単ではない。確実な作業をするために定期的なアプリの訓練を行うなど対応を行うことも必要である。また、アプリの便利さからアプリに頼り重要なことがないがしろにされることもある。たとえば、異常時などでバディコムという通信アプリを使うが急病人が発生した時に現場に行く前にバディコムを立ち上げるように指示される。本来ならば、防護、救護、連絡の手順が救護より先に連絡をするようにしている。指令にも様々な思いがあるとは思いますが基本から逸脱しないように要求する。これも現場の意見に耳を傾ければよりよい方向に進んでいくと考える。

3. 三点目は安全問題で、今年1月24日に東海道線穂積～大垣駅間で踏切の特殊発光機が動作していたが、運転士は止まらず通過するという事象が発生している。過去にも高山線や飯田線で同種の事象が起きている。運転職場の訓練でも何度もその映像を流し、人間の目線の特性を説明し繰り返さないようにしてきた。しかし、また発生したのである。名古屋地本もその都度、申し入れを行い議論をしてきた。今回も申し入れを行っている。細かい議論は業務委員会で行うが、今日は会社の姿勢を聞きたい。

中央線では8両固定編成になってから停止位置不良が極端に減った。組合は停止目標が一つならば勘違いによる停止位置不良はなくなると主張してきた。現場の意見を聞き対策を考えることが安全に繋がっていくことになるかと考える。停止位置不良が発生するには、本人の意識が低いせいだなど精神論の押しつけを安全対策の柱といているのでは現象はいつまでも続くのではないかと最近では眠気・意識低下も原因であることを認めている。10年前は詰所で寝るなど怒られていたが、今は寝ることで睡魔がなくなることを理解してくれている。乗務員の意見を聞き対応していたということである。

踏切特殊発光機の見過ごしを繰り返すことの本質を掴み、精神論だけで安全対策を考えることなく、人間の弱さを助けるような安全対策を行うことを要求する。

以上3点にわたり主張するので内容をしっかり踏まえて回答をすること。

以上

令和6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を最優先に、安定輸送を確保しつつ、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) 安全最優先の行動の実践
- (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、異常時等への対応力の強化
- (4) 車両及び地上設備の維持・改良等の推進
- (5) ホーム及び踏切における安全性向上
- (6) 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) 地域と連携した積極的な営業施策の展開及び利用促進による収益確保
- (3) 各線区に応じた適切なサービスの提供
- (4) お客様への情報提供の充実
- (5) 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) 業務改革の推進
- (3) 中長期的視点に基づく諸施策の検討・推進

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) あらゆる機会を通じた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