

業 務 瓦 版

2012年 1月29日

第 7 号

J R 東海 労新 幹線 地本
業 務 部

【特集：職場環境改善の取り組み】

「職場環境改善諸要求」の回答出る！

2012年1月17日、「職場環境改善諸要求」に関する申し入れについての業務委員会が開催されました。今回は11月に提出した『79項目に及ぶ職場の声』に対する会社回答が出揃いました。当初12月26日に開催予定でしたが、大雪による輸送障害により会社からの要請で延期されたものです。

今回は申し入れの全てについて回答を受け、制限された時間内で主に「I. 運輸所関係について」の議論を行いました。引き続きの議論は1月30日に行います。申し入れ内容と会社回答については以下の通りです。

「現場社員の感覚＝声」とはほど遠い 「会社の認識＝姿勢」が浮き彫りに！

J R 東海 労 「幹地申第9号」に対する会社回答は以下の通り

< 「職場環境改善諸要求」に関する申し入れ (2011.11.14 付) >

I. 運輸所関係について

1. 勤務関係に関する事項について

(1) 年休発給について必要な日に入らないのが日常化して一人の年休も入らない日もある。さらに、年休が入らない場合の時季変更も明示していない。このことは、労基法の年休発給の主旨および時季変更の取扱いからも違反している。直ちに改善すること。

【会社回答】 要員の配置については年休取得も考慮して行っている。但し、業務波動や社員個々の時季指定の状況などにより時季によっては年休を取得しづらい場合もあり得るので承知されたい。社員の時季指定に対して業務に支障が生ずる場合は時季変更権を行使する。

(2) 年休発給に対して、特定の人だけ配慮する事態が生まれている。差別対応を止めること。さらに、年休が発給出来ない場合は、変番を含めて対応すること。

【会社回答】 年休発給については公平に行っている。尚、時季変更権を行使する場合において勤務変更を行う考えはない。

(3) 本人の同意のない一方的な休日出勤は、直ちに止めること。さらに、休日出勤を解消する時期を明確にすること。

【会社回答】 休日勤務については法令、規程等に基づき適切に実施している。又、休日勤務の早期解消というスタンスに変わりはない。引き続き要員の確保については、最大限の車掌、運転士養成、専任社員の積極的活用、効率的な行路の作成など最大限の努力をしていく。

(4) 乗務員の予備月の勤務発表は、前月の25日と遅く生活計画が立てられない状況である。交番者と同じく前月10日に休日予定を発表すること。その際、年休発給確定者についても発表すること。さらに、年休及び予備者の勤務発表は10日前にすること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(5) 訓練指定について、待ち時間は超過勤務扱いとすること。さらに、W行路前の訓練指定は止めること。毎月2回があたり前になっている訓練を改善すること。

【会社回答】 訓練は訓練実施可能な行路に指定している。

(6) 車掌行路で出先地において、労働外時間が3時間以上を越す行路は見直すこと。さらに、品川・静岡泊行路などの宿泊場所から点呼場へ移動する時間を労働時間とすること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(7) 乗務員の予備月で、在宅休養時間が確保されていない状況が発生している。交番作成基準に極力準じて扱うのはあたり前である。予備月でも在宅休養時間を確保すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

2. 安全に関する事項について

(1) 業務上の些細な事象をあたかも重大事故が発生したかのように問題にしている。乗務を降ろし日勤指定をして「再教育」を行っている。見せしめ以外のなものでもない。このような個人への責任追及によって、虚偽の報告を行う傾向や過度のプレッシャーを受ける状況が生み出されている。直ちに「再教育」と称した日勤教育は廃止すること。

【会社回答】 再教育は発生した事象等に応じて適切に実施している。

(2) 乗務員の知識・技能レベルの向上と称して、乗務点呼時の試問が行われている。組合差別はもとより試問が答えられないとして罵声的な言葉や確認と称して指導助役からの指摘がされる。乗務員に過度なプレッシャーを与え安全運行にも重大な影響を与える乗務点呼時の試問は直ちに止めること。

【会社回答】 乗務員として必要な知識を有しているかを確認しているものであり、今後も適宜実施していく。

(3) 特定の乗務員に対して添乗を行い、「ヨシが抜けている」「声が小さい」などと指摘している。特に、運転中の試問は、試問の内容に気を取られ注意力が散漫になり事故を誘発する要因となり運転妨害のなにもものでもない。このような添乗は、指摘することが目的化され罵声まで浴びせるなど安全とは無縁な形に歪められている異常なものである。さらに、その指摘を乗務報告書への記載を強要している。このような添乗や乗務報告書の指摘事項の強要は直ちに止めること。

【会社回答】 添乗指導は今後も実施していく。

(4) アルコール検知器の使用にあたっては、口臭なのかアルコール臭なのかの判別はもとより歯磨きやうがいなど検知器使用にあたってのルールを確立して、管理者の主観によらず基準値に従い対応すること。

【会社回答】 アルコール検知器は管理者が必要と考えたときに使用する。

(5) 予備勤務者の学習室での業務に関する会話も一切認めないことは質的向上に繋がらない。そのような行為は直ちに止めること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(6) 駅・各車両所において、停止位置目標が汚れていて見にくい箇所がある。停止位置目標を発光式に改善すること。

【会社回答】 停止位置目標については、汚れ等がある場合は必要により清掃、修繕で対応している。尚、停止位置目標には反射材を用いるように規定している。

3. 設備関係に関する事項について

(1) 全運輸所、全車両所に冷水器を設置すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(2) 東二運の風呂場に空調を設置すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(3) 全運輸所、全車両所の乗務員待機室の椅子を改善すること。

【会社回答】 必要に応じ取替を行っている。

(4) 各車両所に設置してある自動販売機が停電時使えない事象がある。独自の非常電源がない場合は非常食などの用意をすること。

【会社回答】 そのような考えはない。

4. その他の事項について

(1) SASのリース料を会社が負担すること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(2) 乗務員の夏の制服を半袖に改善すること。

【会社回答】 現行の制服を現時点で変更する考えはない。

II. 車両所関係について

1. 共通事項について

(1) 東京仕業検査車両所・東京交番検査車両所・東京修繕車両所の三車両所に再編されてから2年以上経過したが、今だに車両所間の連絡不備による支障が多々発生している。ほとんどは「ヒューマンエラー」として担当者のミスのように扱われているが、一步間違えば労働災害や生命にかかわる恐れがある事態も発生している。このような事態が継続していることは問題である。よって改編前のように一つの車両所の中で三つの機能を持たせて安全な業務遂行ができる状態へ改善すること。

【会社回答】 車両所の組織再編は、車両所の専門性を高めるとともに効率的な検査体制と更なる車両品質の向上を図ったものであり、現在順調に機能している。これに伴い作業指示などの連絡は東仕両検修当直から一元して行っており、連絡の輻輳や漏れが防げていると考える。

(2) 各所とも要員不足が原因で申請した年休の完全取得が困難になっている状況である。各所とも要員を増やすこと。

【会社回答】 要員については業務量、年休付与も考慮し適正に配置している。

(3) 三島地区から通勤している社員が多くいるが、三島車両所への転勤を希望している社員については早急に転勤させる事。尚、専任社員についても同様の扱いとすること。

【会社回答】 人事異動については従来から業務上の必要性に基づき本人の適性及び能力等を勘案して実施している。

(4) いわゆる「ゴールデンハンマー」と称する車両係に技術系の業務を担当させる行為の問題について以下について改善すること。

①業務上は上位の業務を担当させているにも拘らず昇級試験に合格できないということは、会社が言うような「努力が報われる」とか「社員のやる気・モチベーションを上げる」などということとは到底逆行するものである。また、このような社員の扱いは賃金が不当に下げられているといっても過言ではない状態である。よって直ちに「ゴールデンハンマー」は廃止すること。

②「ゴールデンハンマー」を直ちに廃止し、技術系の登用数を増大し技術係不足を解消すること。

【会社回答】 (①②一括回答) 検査担当業務への充当に当たっては本人の技術力や技能を総合的に勘案して決定している。

③「ゴールデンハンマー」は現場長が指定するのであれば、当該社員が転勤した場合には一旦

解消されなければならない。にも拘らず継続した扱いとなっているのは問題であるため直ちに中止すること。

【会社回答】 検査担当は作業ごとに必要な技能を習得させてから、本務として充当している。

(5) 一作業に対する提出書類物（調査報告書・故障報告書・チェック表等）が多すぎ、業務が煩雑であり、時間的にも余裕がない状態が余儀なくされている。よってこれらの提出書類物は簡素化すること。

【会社回答】 事故防止や品質管理のための重要な書類であり、簡素化する考えはない。

(6) 検修庫の夏季の暑さ対策及び冬季の寒さ対策を万全化すること。特に夏期における屋根上は、温度が異常なほど上昇する状況は変わっていない。パンタグラフ点検場所のスポットクーラーを新設および増設すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(7) 通勤バスについて以下のように改善すること。

①平日ダイヤで品川発7時00分を新設すること。

②平日ダイヤで品川発の10分以降から8時20分までは5分毎の設定とする

③休日ダイヤで品川発の7時20分以降から8時20分までは10分毎の設定とすること。

④構内操縦の入7および入17の出勤に合わせて品川発10時45分発を新設すること。

⑤構内操縦の入7および入17の退勤に合わせて庁舎前20時30分発を新設すること。

【会社回答】 (①～⑤まで一括回答) 通勤バスの設定は、直営及び協力会社の出退時間帯を勘案しており、現状で問題ないとする。

(8) 第二検修庫と総合庁舎間に屋根付きの歩行通路を設置すること。

【会社回答】 現時点で設置する考えはない。

(9) 第二検修庫の休憩室（待機室）にテレビを設置すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(10) 庁舎玄関に設置されているフラッパーゲートと各階に設置されている監視カメラを撤去すること。

【会社回答】 フラッパーゲートや防犯カメラについては、セキュリティ確保の観点から撤去する考えはない。

2. 東京仕業検査車両所に関する事項について

(1) 健康・安全・ゆとり面から、3連続の夜勤勤務指定は解消すること。

【会社回答】 勤務指定は就業規則などに基づき適切に行っている。

(2) 管理者の頻繁な張り付きはやめること。

【会社回答】 管理者の立会いは作業管理等を目的に行っているものであり、必要に応じて実施する。

(3) 第一仕業と第二仕業では従事員の年齢構成に著しい不均等が生じている。なぜこのような運用を続けているのか明らかにすること。また、均等化すること。

【会社回答】 職場内における要員配置や社員運用は、本人の適性や技能及び養成計画を勘案して決定している。

(4) 申告班の日勤と泊まり勤務の勤務指定はバランスよく平均化すること。

【会社回答】 勤務指定は就業規則等に基づき適切に行っている。

(5) 仕業と申告業務を混在させた勤務指定がなされているが、全員をそのようにするのか今後の方向性について明らかにすること。

【会社回答】 職場内における要員配置や社員運用は、本人の適性や技能及び養成計画を勘案して決定している。

(6) 第二検修庫は老朽化が著しく危険個所が多い。また、ピット内のヘドロの常態化は安全と衛生上問題である。根本的な解決策として検修庫をリニューアルすること。

【会社回答】 現状で対応されたい。尚、必要な修繕及び清掃は適宜実施している。

(7) 第二仕業で使用している庁舎～詰所間の移動用自転車について、新調し残しているものについて早急に新品に交換すること。

【会社回答】 自転車などについては適宜補修を行っており、現状で対応されたい。尚、必要に応じ取替も行っている。

(8) 検修庫のサービスデッキ上下の自転車および三輪車について新品に交換すること。

【会社回答】 自転車などについては適宜補修を行っており、現状で対応されたい。尚、必要に応じ取替も行っている。

3. 東京修繕車両所に関する事項について

(1) 交検、計画修繕、帯泊車両等を除いて、検修庫内の車両には手歯止めは使用しないことを基本とすること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(2) 構内操縦の連絡用携帯電話は一斉伝達ができない等不便である。よって、メール機能を活用すること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(3) 構内操縦の作業を教育としてビデオ撮影したが、安全面や肖像権・個人情報保護法の点から問題があるため今後一切行わないこと。

【会社回答】 業務上必要な教育として行っており、今後とも必要に応じて実施する。

(4) 着発線に構内操縦用の待機所（小屋等）を設置すること。具体的には着発線1番線脇の通路入口付近の駐輪場付近および、着発34番と35番間（高架下）に設置すること。また、待機所にはエアコンおよび鉄道電話を設置すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(5) 構内操縦は11時30分出勤の勤務があるが、この勤務指定者に対して会社は「品川発10時30分の通勤バスに乗ること」と徹底しているが、そのような規制は行わないこと。

【会社回答】 早め出勤を心掛けるよう懲憑しているものである。

(6) 構内操縦の雨合羽・長靴は個人貸与とすること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(7) 修繕班とATC班の待機室を庁舎6階から、以前のように検修庫の詰所へ戻すこと。

【会社回答】 そのような考えはない。

(8) 修繕車両所所長による過剰な作業への張り付きや構内操縦への添乗などは業務妨害であり直ちに止めること。

【会社回答】 管理者の立会いは作業管理等を目的に行っているものであり、必要に応じて実施する。

4. 東京交番検査車両所に関する事項について

(1) 交検1班と2班の放送が輻輳している状況が依然として改善されていない。安全上問題なので早急に改善すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(2) 検修庫7～8番線間のサービスデッキ下の通路は狭いためテーブルリフターの走行が困難である。テーブルリフターを三輪式のものとするか、もしくはサービスデッキ階段の位置をずらしてテーブルリフターが走行できるように改善すること。

【会社回答】 テーブルリフターは使用していない。

(3) 熱中症対策として、交番検査では麦茶を各ユニットに置くようにしているが、その麦茶代は社員自らが出資している『お茶会』や車両技術主任のポケットマネーで賄われているのが現実である。このような状況を改善し熱中症対策として会社の負担で確保すること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(4) 作業終了後の検修庫記帳室から庁舎への移動については、休憩時間の5分前および退庁点呼の15分前とすること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(5) 庁舎7階の詰所は狭く窮屈であるため早急に広いスペースを確保すること。

【会社回答】 必要なスペースは確保している。

(6) 庁舎7階の詰所では災害発生の際には大人数での避難が困難であるため、2階か3階に詰所を確保すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(7) 休日は「土・日・祝日」を基本とすること。

【会社回答】 車両運用等を勘案して稼働日を設定している。

(8) 年末年始の休日は毎年最低でも4連休を確保すること。

【会社回答】 車両運用等を勘案して稼働日を設定している。

5. 三島車両所に関する事項について

(1) 電留線の照明が電留側に向けて1個しか点灯されていないため電留線全体が暗く、特に安全通路は足元が暗く傷害事故を招く恐れがある。又、手歯止めをする際に、昇降台側は蛍光灯が有るため良いが、反対側はととも暗く照明器具がないと足元さえも見えない状態で危険である。更には、通路を互る乗務員の制服が冬服のため視認が難しいということもある。よって、重大な傷害事故が発生する前に早急に改善すること。

【会社回答】 台風15号の影響により一部照明が点灯しない状況にあるが、現在修繕手配中である。

(2) 熱中症対策として、検修庫内に飲料自販機もしくは冷水器等を増設すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

Ⅲ. 駅関係について

1. 共通事項について

(1) 災害時は情報がまったく入らないため状況が把握できずに旅客の対応に支障をきたすことがある。よって、テレビ等により社員がいつでもリアルタイムに状況把握ができるように改善すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(2) 各駅における災害時の対応マニュアルを、各パート別に具体的に明らかにすること。

【会社回答】 各駅に地震防災マニュアルを設置している。

(3) 夏期の服装については、業務の快適性や節電効果を上げるためにネクタイの着用を省略し

盛夏服のみでよしとすること。

【会社回答】 現行の制服を現時点で変更する考えはない。

(4) 盛夏服について、現在の貸与枚数は4枚であるが、これでは到底不足している。よって、貸与枚数をあと2枚増やすこと。

【会社回答】 枚数については現行の貸与数で十分対応できるものと考えている。尚、汚損等損傷が酷い場合は定期貸与期間満了前でも交換貸与を行っている。

(5) 冬の期間、車椅子案内業務を担っている社員に、コートの着用を認めること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(6) 列車出し担当は管理者以外の輸送主任や輸送係にも指定しているが、業務上の責任は大きく、それに見合う賃金・手当がまったくないのは不合理である。よって、同担当には管理者以外は付けられないこと。

【会社回答】 担当業務へは必要な技能を総合的に勘案して充当している。

2. 東京駅に関する事項について

(1) 遺失物取扱所および乗客の事務室と休憩室を拡張すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

3. 品川駅に関する事項について

(1) 異常時に指令から列車の到着順序変更や新横浜駅での発車順序の変更等の情報が駅に連絡されるが、それらの情報が関係各所の社員に伝達されない状況が発生している。そのためお客様への案内が十分に提供できず、苦情等が多く発生している。これは指令からの情報を適宜伝える担当者が確保されていないためである。よって、指令からの情報を関係各所にテレスピやPHSを活用して適宜連絡できるように要員を確保すること。

【会社回答】 迅速かつ適切な運用及び情報伝達を行っている。

(2) 9月より輸送担当の泊まり勤務が一名減となったが元に戻すこと。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(3) 下りホーム6号車付近のITVは、早朝時間帯に太陽光が反射して見えにくいことがある。また、3号車付近ではカメラ自体に太陽光が射しITVの画像が見えない時がある。よって、安全確認に支障がないように対策を講じること。

【会社回答】 必要に応じて検討していく。

(4) 体調管理の為に寝室に加湿器を設置すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(5) 品川駅に社員食堂を設けること。

【会社回答】 そのような考えはない。

4. 新横浜駅に関する事項について

(1) 営業第二詰所は依然として狭く非常口もない状態であり、防災上およびセキュリティー上問題がある。よって、スペースの拡大と非常口の設置を早急に行うこと。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(2) 営業第二詰所内の換気機能を改善すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(3) 営業第二詰所内の個人用のロッカーは、下足入れの転用であり衛生上問題がある上、設置方法も非常に不安定な状態であり地震等の災害時に転倒する危険性がある。よって、防災上および衛生上の観点から、扉付きの新品ロッカーに変更し安全を確保した設置方法とすること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

IV. その他の事項について

1. 59歳の組合員が連続して出向に出されているが直ちに中止すること。

【会社回答】 就業規則等に基づき適切に対応する。

2. 54歳原則出向については年度初に系統別に具体的な計画を明らかにすること。

【会社回答】 必要な内容について年度初に提示している。

3. 忌引きが発生した場合は直ちに勤務開放すること。尚、出先の乗務員については速やかに帰着させた後勤務開放すること。

【会社回答】 法令、規程等に基づき適切に対処する。

以 上

安全で明るく働きやすい職場をつくるため声を出そう!

*私たち新幹線地本は職場の組合員・社員の声をもとに、安全で働きやすい労働条件および職場環境の改善に向けて、今後も会社に申し入れを行い問題解決に向け協議していきます。問題点や要望事項等があればJR 東海労新幹線地本までお知らせ下さい。