

# 業 務 瓦 版

2013年 9月19日

第 19 号

J R 東海労新幹線地本  
業 務 部

## 職場改善諸要求99項目を申し入れ！

J R 東海労新幹線地本は9月3日、「職場改善諸要求」の申し入れを行いました。8月末で地本内全分会の大会が終了し、諸要求が出そろったことを受けて、「幹地申第3号」として99項目に及ぶ職場改善諸要求を会社に提出しました。J R 東海労本部の基本協約・協定改訂の闘いと連携した取り組みにより、要求実現に向けて全組合員で闘おう！

### 《 主 な 要 求 内 容 》

#### 運輸所関係

- 年休の完全消化できる要員確保を
- 同意のない一方的な休日出勤は止めること。
- 懲罰的な日勤・再教育は止めること。
- ボーナスカット理由にする一口試問は止めること。
- 停止位置目標は発光式にすること。
- シーパップの使用料金は会社が負担すること。 他

#### 車両所関係

- 『復帰教育』は精神的負担となるため中止すること。
- 通勤バス運行時間を改善すること。
- 検修庫の夏季の暑さ、冬季の寒さ対策を。
- 検修庫の屋根上転落防止柵を増設すること。
- 検修庫ピット内の排水対策を。
- 第一検修庫と第二検修庫の作業本数の均衡化を。
- 検修庫7・8・9番線における同時交番検査時の放送錯綜の対策を。
- 三島両の電留線の照明を安全確保のために全て点灯状態とすること。
- 三島両の入出庫において、放送ガイダンスなど危険を知らせる対策を。 他

#### 駅関係

- 駅員の夏季服装はネクタイを省略し盛夏服とすること。
- 輸送担当業務に手当の新設を。
- 異常時の情報伝達が十分に対応可能な要員を配置すること。
- 東京駅営業3科における日常的な超過勤務発生問題の改善を。
- 寝室におけるダニ発生に早急な対策を。
- 新横浜営業第2の業務を駅本体業務とし適正な要員を。
- 新横浜営業第2の個人用ロッカーは下足入れの転用で不衛生であるため改善すること。 他

【申し入れ内容詳細は次頁より】

# 要求実現のために全組合員で闘おう！

## 《 「職場改善諸要求」に関する申し入れ 》

J R 東海労新幹線地本内の各分会組合員から、各職場における職場環境についての問題点が多く寄せられている。よって、ここに組合員の声にもとづき労働条件の改善と安全で働き甲斐のある職場環境をつくるために以下のとおり申し入れるので、各現場組合員の声を真摯に受け止め、早急に協議の場を設け誠意ある回答をすること。

### 1. 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いる、年休の完全消化できる要員を確保すること。
- (2) 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。
- (3) 東一輸、東二輸所全社員の今年度上半期の年休取得状況を明らかにすること。
- (4) 年休が発給に対して、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。
- (5) 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。
- (6) 東一輸、東二輸所の今年度上半期の休日出勤実績を明らかにすること。
- (7) 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。
- (8) 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。
- (9) 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。
- (10) 時系列等報告書作成などを含むすべての業務上の時間は超勤とすること。
- (11) 超勤整理簿の記入については現在、該当者本人（社員）に記入させているが問題である。会社が責任を持って記入すること。
- (12) 訓練は毎月2回が当たり前になり、時には1時間の訓練のために2時間近い待ち時間が発生することもあり改善の必要がある。よって、訓練の待ち時間が時間以上となる場合はその分を超過勤務扱いにすること。

## 2. 安全に関する事項について

- (1) 懲罰的な日勤・再教育は止めること。
- (2) 咄嗟の判断で安全のために列車を停止させた組合員に対して再教育を行い不合格にさせたことは、今後運転士として安全のために列車を止めることに躊躇する事態を招き、重大な事故を未然に防ぐ事が困難になる事が懸念される。それは安全上重大な問題であり、到底認められるものではない。したがって当該者を直ちに運転士に復帰させること。また、今後は、安全のために列車を停止させた際は状況報告のみとすること。
- (3) 添乗時の些細な事項をあたかも重大な事象であるかのように指摘している。しかも指摘事項を乗務報告書に記入することを強要している。直ちにやめること。さらに、管理者の恣意的な指摘でボーナスカットの理由になっている直ちにやめること。
- (4) 乗務点呼時の一口試問は直ちに止めること。一口試問に答えられないとしてボーナスカットの対象項目となっているが直ちに止めること。
- (5) 予備勤務者に対して終日、学習室の机に向かって座らせている、急遽乗務となった際には精神的に疲れた状態になっており安全上支障をきたすため、もっとリラックスした環境で待機させること。
- (6) 学習室での過ごし方について、社員間の会話は業務に関するものでも一切認めないとしているが、このことは学習による質的向上に繋がらないばかりか、異常なまでに窮屈な状況下に置かれることにより精神衛生上も問題である。よって、そのような社員管理は直ちに止めること。
- (7) 訓練指定について、拘束時間の長い大型行路の前訓練は安全確保上・体調管理上問題であるため指定しないこと。

## 3. 駅等の施設関係に関する事項について

- (1) 駅・各車両所における停止位置目標の多くが汚れていて確認しにくい箇所が発生している。例をあげれば、品川下り1番・下り本線。柚木電留線16号車側等であり、他についても早急に点検をして見やすい発光式にすること。また、改善までの間は清掃するか塗装のし直しをするなど、安全確保が容易にできるような対策を早急に講じること。(2) 駅のホームで屋根の架かっていない箇所があるが、業務に支障があるため増設すること。
- (3) 駅の屋根付きホームにおいて、ひさしが短い箇所があるが、雨降りの際は列車監視に支障があるため、線路の中程の位置までひさしを伸ばすこと。
- (4) 三河安城駅下りホームの列車監視において、13～16号車付近（屋根がない部分）のホーム上の塗装が白っぽいため日光の反射が強く、列車監視の際に眩しくて支障がある。よって、屋根が増設されるまでの間、当該箇所を黒っぽい塗装に変更するなど、日光が反射しない状態に改善すること。

## 4. 全運輸所、車両所の設備関係に関する事項について

- (1) 乗務員待機室の椅子をリクライニングが出来るように改善すること。
- (2) 休養室の換気や空調設備を改善すること。

- (3) 新大阪27番線東京方トイレ内は高温になるため、空調及び換気設備を新設すること。
- (4) 三島車両所が現在改装中で3階は女性も使っていてトイレが2階しか使えない。洋式トイレも一つしかなく改善すること。
- (5) 三島車両所で新設した寝室のコンセントが使いづらく、特にシーパップを使う乗務員は、不便でありベッドのそばにコンセントをつけるか延長コードを置くようにすること。

## 5. 運転士の応急処置について

- (1) 現在、車両故障の応急処置は運転士が行っているが、現在では運用指令にすべて故障内容が把握できる状況である。運転士は運転がすべてに優先する状況であるので、運転台での応急処置方法については、運用指令が指示にすること。

## 6. 業務用携帯電話について

- (1) 業務用携帯電話について現在、乗務報告書への記載や退出点呼時に使用の有無や履歴確認などが行われている。特に、運転士・車掌間の連絡や車掌間同士の連絡ができないなどあまりにも制約が多すぎて業務用携帯電話の意味をなさない状況となっている。会社の一方的な連絡の手段としての業務用携帯電話であれば廃止すること。

## 7. その他の事項について

- (1) シーパップの使用料金は会社が負担すること。
- (2) 夏季の制服について、上着は不要であると考え。特に今年のような猛暑の中では熱がこもって実際にフラ付いてしまうような状況があり、体調にも悪影響を与え健康管理上問題である。よって、夏季の制服は内勤が着用しているような半袖のシャツとすること。

# **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導入された『復帰教育』は、日勤教育や試験制度の導入で精神的負担となるため直ちに中止すること。
- (2) 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、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。
- (3) 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7時10分以降から8時20分までは5分毎の設定とすること。
- 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休日ダイヤで庁舎前17時35分と17時45分発を新設すること。
- ⑤構内操縦の入7および入17の出勤に合わせて品川発10時45分発を新設すること。
- ⑥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。
- ⑦SMT社員の夜勤者の退勤に合わせて、庁舎前発4:00より早い便を新設すること。
- (4) 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）が多すぎる。時間的にも余裕がないので簡素化すること。また、報告書等をデジタルカメラ等を活用し、紙での提出物を削減すること。
- (5) 検修庫の夏季の暑さ対策及び冬季の寒さ対策を強化すること。特に夏期における屋根上は、温度が異常なほど上昇する。パンタグラフ点検場所のスポットクーラーを新品に交換すると共に増設すること。
- (6) 第一検修庫交検9番線の屋根上海側には転落防止用の柵がないため危険である。転落防止用柵を早急に設置されたい。また、第一、第二検修庫仕業番線デッキ側の屋根上には転落防止柵がないので労災防止の観点から設置すること。
- (7) 第一検修庫及び第二検修庫のピット内に水がたまり、作業上危険であるためピット内の排水対策を行なうこと。
- (8) 第二検修庫は、特に老朽化のため労働災害事故防止及び、運転事故防止の観点から、床のコンクリートが欠損して段差が発生している箇所が多数ある。早急に一斉点検を実施し対策をおこなうこと。
- (9) 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。
- (10) 出向者に対して、夏季手当や期末手当が確定した時点で、速やかにすべての出向者に支給時期等の通知を人事部か事務統括センターから確実に行うこと。

## 2. 東京仕業検査車両所に関する事項について

- (1) 第一申告と第二申告では、本数が違いすぎるため、均衡化するか第二申告の出面を増やすこと。
- (2) 第一仕業と第二仕業では本数に差が生じているため、作業計画を均衡化すること。
- (3) 第一、第二検修庫の仕業検査休憩室（待機室）に地デジ対応テレビを設置すること。

## 3. 東京修繕車両所に関する事項について

- (1) 基本的（交検・修繕・帯泊車両等は除く）に庫内の車両には手歯止めは使用しないこととすること。
- (2) 操縦担当者の勤務指定により、入換え本数が大きく違う。従って、入1，2，3と入11，12，13の入替え本数を均衡化すること。
- (3) 操縦者の動作をビデオ撮影しそれを利用しての教育が行われているが、安全面や肖像権からも直ちに中止すること。

- (4) 安全チョッキを勤務の点呼後にその都度受け取っているが、個人貸与とされたい。また、雨具（合羽・長靴など）も同様に個人貸与とされたい。
- (5) 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。
- (6) 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。
- (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。
- (8) 庫内での標識灯がハイビームだと、入替時の庫入庫時、眩しさがあり、前方確認が出来ないので危険である。従って、庫内留置の車両は、標識灯はロービームを基本とすること。

#### 4. 東京交番検査車両所に関する事項について

- (1) 庫から庁舎までの移動時間を勤務時間内とすること。特に、交番検査終了後、記帳室からの退出時間が遅いため、昼の休憩時間確保及び退庁点呼に並ぶために急いで移動しているのが現実である。焦りと混雑により通路および庁舎エレベーターなどで傷害事故を起こしかねない現状にあるため早急に見直すこと。
- (2) 庁舎7階の交検詰所が狭い状況が続いている、庁舎2Fまたは3Fへの詰所の移動も含めた抜本的対策を図ること。
- (3) 交検1、2、3班の各ユニットに配備されているスポットクーラーが老朽化しているので新品に交換すること。また、特修班の待機場所のクーラーが故障し、手配したが修理されることなく何日も放置状態があった。このような場合は、すぐに修理する体制を確立すること。また、早急に新品と交換すること。
- (4) 検修庫の夏の暑さ・冬の寒さ対策を万全とする事。交検では、夏は、麦茶をユニットに置くようにしているが、その麦茶代を社員が負担しているが、会社が負担すること。
- (5) 庫7～8番間に給水栓を設置するための工事が行われているが、ガラス取り替え作業時に支障するし、ターレット通行や作業上でも危険であるため撤去すること。
- (6) 交検は土・日の休日を基本とすること。また、土日、祝日に出勤が発生する場合は月初めに公表すること。
- (7) 東京交番検査車両所の検修庫7番線と8番線及び9番線における同時交番検査施行において、放送が錯綜するため聞き分けることに神経を使い、作業者は非常に疲労感が増している。特に、9番線海側のサービスデッキ上では放送が聞こえないためスピーカーを設置するなどの対策をすること。
- (8) 放送を聞き間違えたと思われる誤作業も発生しているなど、安全作業に支障があるため以下の改善策をとること。
  - ア. スピーカーを単一指向性のものにして各ユニットの天井部に設置すること。

- イ. 放送装置のスイッチを入れたら各ユニットのスピーカーにランプが点灯するようにし、放送状態が可視化できるものとする。
- (9) 交番検査施行時に関わらず、隣接の検修庫10番線に列車が入出庫している。その列車が加圧状態であるため、交番検査において漏気音の確認や放送の聞き取りなどに支障をきたしている。よって、交番検査施行時は基本的に検修庫10番線には列車を入線させないようにすること。
- (10) 庫におけるSEK作業において、7番線・8番線間の島デッキのスポットクレーンを使用時に客室デッキで掃除機を使用すると、電源用コンセントのNFBが落ちてしまう。現在はSEKによるコンセントの分散使用によって応急対策をしているが、NFBの容量を大きくするなど設備上の根本的対策をすること。

## 5. 三島車両所に関する事項について

- (1) 電留線の照明は庁舎前第2鉄塔は12個中4個、第3鉄塔は6個中3個、第4鉄塔は6個中4個しか点灯していないため、非常に暗い。そのため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、反対側はとて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、通路を亘る乗務員の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全て点灯状態とするなど早急に改善すること。尚、第3鉄塔は特に重要なため優先して施行すること。
- (2) 検修庫における列車の入出庫の際に、社員及び関連会社社員に対して電車が動き出す連絡手段が一切ない。安全上のみならず労働災害にもつながりかねない状況である。よって、放送ガイダンスなど危険を知らせる手段をとること。
- (3) 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。
- (4) 熱中症対策として、検修庫内の空気を循環させるための送風装置を新設すること。
- (5) 検修庫の保守班詰所内の食事をする処が全体的薄汚く不衛生である。よって、明るくなるように改装すること。
- (6) 組合掲示板は現在二階に設置されているが更衣室と詰所がある3階に移設すること。

## **III. 駅関係について**

### 1. 共通事項について

- (1) 夏季の服装については、業務の快適性と節電効果を上げるためにネクタイを省略し盛夏服でよしとすること。
- (2) 輸送担当業務（通称「赤帽」）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いが見合う賃金・手当がまったくないのは不合理である。よって、輸送担当業務に対して手当を新設すること。
- (3) 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。
- (4) 乗客対応で暴力等の危険を感じた場合に全日警を呼ぶが、彼らは対象者を直接取り押さえたりはせず、周囲に来て威圧しているだけであり、駅社員は危機感

を持つことがある。全日警の業務内容上そのようになっているのか、またその根拠について明らかにすること。

- (5) 前項に関連して、乗客からの暴力等に対して社員の安全の確保・保障ができる対策を早急に講じること。
- (6) 駅社員に業務用靴を貸与すること。

## 2. 東京駅に関する事項について

- (1) 営業3科は乗客、遺失物とも日常的に超過勤務が発生し、超勤が業務の前提となっているパートもある。乗客などは管理者や内勤の応援で繁忙期や繁忙時間帯を凌いでいるが、そもそも要員が足りていない現実があり、就労制限社員の病気療養や今後の専任社員の退職を見据えても業務が円滑に遂行できるよう予備的な要素も含めて要員を増やすこと。
- (2) 遺失物は夕方から夜にかけての短い時間に会社帰りのお客様の遺失物引き取りで窓口が大変混雑するのは、引き取り件数の実績や遅番の超勤実績などで明らかである。  
遅番は二人体制であり、窓口が混雑すると二人とも窓口対応に追われ、テレホンセンターや他駅からの問い合わせ電話にも出られない状況である。波動の10番を固定化し遅番は常時三人体制とすること。
- (3) 乗客は4月から東日本との業務引継ぎ体制が大幅に変更となり、実施からまだ間もないことから現在問題点を集約中であるが、適時会社側も問題点を社員から意見集約し、問題点の改善や見直しを行うこと。
- (4) 遺失物詰所にもお客様への案内や遺失物捜索に必要な列車の遅延状況や在線表示等の列車運行の情報がわかるよう、列車運行情報設備を設置すること。
- (5) ホームでの列車出しや列車点検作業が錯綜して誤乗者が後を絶たない状況にある、誤乗防止の観点から要員を増員すること。
- (6) 第8ホームは特に業務が重複する状況にあるので要員を増員すること。
- (7) ホームでの監視作業中に水分補給が出来ない状況にある、熱中症防止の観点からホーム12号車近辺に水分補給ができるようボトル保管場所を設置すること。
- (8) ホーム事務所内休憩所でIH電熱器と電子レンジを同時に使用するとブレーカーが落ちてしまうのでアンペアを増強すること。
- (9) 第9ホームの寝室でダニに刺され事象が発生している、早急に対策すること。
- (10) 東京駅乗客・遺失物詰所の食事・休憩スペースに設置されていた掛け時計が不具合により取り外されたままとなっているので早急に掛け時計を設置すること。

## 3. 品川駅に関する事項について

- (1) 多客輸送時および異常時の情報伝達が不十分であり、社員は混乱し、乗客に対してのサービスおよび安全の確保が困難な状況がある。よって、十分な対応が可能な要員を配置すること。
- (2) 当務駅長が助役でない場合が多くあり、責任体制上問題である。よって、ホームには必ず助役を配置し、当務駅長は助役が担当し責任者を明確にすること。



- (3) 品川駅の空調装置は集中制御のため、冷暖房の温度調整が部屋毎に出来ないものとなっている。現在「切・弱・強」の切り替えしかない為、体調管理が非常に難しい状況である。特に寢室では、夏は冷えすぎ、冬は暑すぎて、寝にくく体調管理が厳しい。よって、詰め所、寢室別に個別に温度調整が可能なものとする。
- (4) 前項について改善されるまでの間、冬季においては寢室に加湿器を設置すること。
- (5) 上りホームの詰め所においては、C Pや制御機がありそれから発する熱によって冷房効果が非常に悪い状況がある。応急的に送風口を外して対処しているが効果がない。よって、根本的な改善をすること。
- (6) 直営社員と同じ駅業務を担っているSMTの車椅子担当者に、冬季のコート着用を認めること。
- (7) 直営社員と同じ駅業務を担っているSMT社員についても、長袖を貸与すること。

#### 4. 新横浜駅に関する事項について

- (1) 新横浜営業第2の業務を駅本体業務とし基準人員を明確にして、適正な要員を配置すること。
- (2) 営業第二詰所内の空調設備において、現在は奥の台所付近の天井に200mm四方の排気口があるのみで換気能力が非常に弱く、なおかつ部屋が狭く換気できる窓もない。このような狭い部屋に多い時は10名近い大人が在室することもあり、不快指数が大幅に上がる環境であり、衛生上も問題である。よって、換気機能を改善するなど快適な職場環境とすること。また、現在空調の切り替えができず、ドアを開けたままでの温度調節をしている状況なので早急に改善すること。
- (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。
- (4) 3月11日の東日本大震災では、情報がまったく入らないため状況が把握できずにお客の対応に支障をきたした。例えば、駅構内の宣伝用テレビモニタはテレビ放送に切り替えられていたため、乗客の方が情報を知った上で問い合わせをしてきても、社員が知らないために十分な対応ができないという事態があり、営業業務としてサービス低下および安全確保上など会社の信用が疑われかねない事態が懸念された。よって、災害時のモニタ画面のテレビ切り替え、あるいは詰め所にテレビを設置するなど、社員がいつでもリアルタイムで状況把握できるようにすること。

#### **IV. その他の事項について**

- (1) 58歳の社員が7月1日付で出向に出されているが、54歳原則出向制度が崩

壊しているので中止すること。

- (2) 出向計画は、年度初に具体的な人数も含め、前広に計画予定を明らかにすること。
- (3) 社宅料金の改定を撤回すること。

以上

\*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。