

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.1 2011年9月6日発行者：JR東海労静岡地方本部 山本繁明

地本定期大会及び各分会大会に 基づく要求を申し入れ！！

9月5日、地本は定期大会及び分会大会で出された意見を基に会社に対して申し入れを行いました。主な要求は以下のとおりです。

基本 要求 *年休完全取得！

*遠距離通勤解消！

労働 条件 *身延線感電事故について

*災害時の円滑な対応について

*駅及び運輸区の訓練時間の問題について

*ダイヤ改正後の問題点について

設 備 *ATS・EBスイッチ「入」定位！

*身延線内詰所の分煙化！

*停止位置目標の簡素化！

そ の 他 *新幹線乗換口における自由な出入りの要求

*会社施設の組合利用について

J R 東海労働組合静岡地方本部申第 1 号
2011年9月5日

東海旅客鉄道株式会社
静岡支社長 工藤 純生殿

J R 東海労働組合静岡地方本部
執行委員長 山本 繁明

静岡地本第 2 2 回定期大会及び各分会大会に基づく要求

7月22日、地本は第22回定期大会を開催した。又、8月には各分会大会を開催し、組合員から職場の様々な問題に関する発言が多く出された。安全で働きやすい職場環境を整備し、構築することは会社の責務と考える。よってその改善を求め、以下のとおり申し入れをするので誠意ある回答をすること。

記

I 基本要件について

1. 以前から要求している年休の完全取得だが、全く解消されておらず、全運輸区で相変わらず特休の買い上げや、休日出勤が指定されている。
ATS-PT の導入や、ブザー式発車合図により運転士はこれまで以上に神経をすり減らして乗務している。適切な休養を摂ることは、安全の観点からも重要と考える。故に、年休完全取得のために必要な人員を確保すること。又、これまで SAS と精神疾患及び体調不良などにより、長期に乗務不可となった人数を明らかにし、その対策を明確にすること。
2. 遠距離通勤は、本人に大変な負担がかかっている。通勤時間が長いだけでも疲労につながるのに、泊り明けで指導訓練を受け次勤務が早出の場合は前泊となるため、十分な休養が摂れない。近々起きるとされる東海沖地震や異常気象による緊急呼び出しの対応からも、自宅に近い職場が最適と考える。遠距離通勤に対する会社の考え方を明確にすること。又、遠距離通勤を解消するとともに、やむをえず遠距離通勤となる場合、会社は当人の家庭事情を考慮して最長でも3年以内とすること。

II 労働条件について

1. 3月11日の東日本大震災で、各運輸区では臨時行路による運転を余儀なくされた。特に沼津・富士運輸区では、本来ならば管理者がやるべき運転指示書や編成両数及び着発番線の変更等を、乗務員(運転士・車掌)が早め出勤して時刻表に紙テプラなどで貼り付け、その後助役と照合してから出発点呼を行っていた。社員の苦勞に報いるため、超勤扱いにするよう会社と電話による幹事間折衝を行ったが、残念ながら拒否された。乗務員が自ら進んで会社のために時間外勤務をしているのに、余りにも情けない対応である。これでは社員のモチベーションは上がらない。今後の会社の対応を明確にすること。

2. 6月17日に身延線芝川駅構内で、感電事故が発生した。幸いに死亡事故とはならなかったが、関係社員の生命に関わる重大な事象である。事故の原因を明らかにすること。又、今後二度とこのような事故が発生させないための、対策を明確にすること。
3. 8月1日から列車発車時の車掌の取扱いが変更され、ドアを再開閉する場合でも非常ブレーキを扱わないこととなった。これは、運転士がブザー合図を受ける前に間違えて起動を開始した時、危険な事象を引き起こす恐れがある。変更の理由を明らかにすること。又、ドア再開閉スイッチを扱わせない理由も、合わせて明らかにすること。
4. 以前、地本が東日本大震災の影響で、東北地方にある車両部品の工場が被災したため今後の運行に支障はないか申し入れをしたが、会社は当面の運行に支障はないと回答している。今現在でも車両部品に変更がないのか、明らかにすること。
5. 災害時の列車運休や行き先変更の決定に時間がかかる。又、指令からの情報伝達の量が少ないことにより、お客様の苦情対応や案内、払い戻しで駅の社員および現場にいる乗務員が苦勞している。運用を早めに判断して、運休や継続運転列車を速やかに連絡するとともに、細かな情報を定期的に伝達出来る体制を構築すること。
6. 駅の訓練会・勉強会は、休日に指定せず勤務明けの指定とすること。又、指定場所までの移動時間を、労働時間とすること。
7. 訓練の待ち時間は1時間以内とすること。
8. 異常時・災害時の乗務員対応(交代・食事等)を、各運輸区で格差のないように会社が責任を持って指導すること。
9. ダイヤ改正以降も、ワンマン運転で恒常的に遅延している列車がある。会社は遅れを気にせず対応しろというのが、実際に対応している運転士は大変である。特改車掌を乗務させるなど、適切な改善を行うこと。
10. ダイヤ改正後も、折り返しや電話乗継ぎの時間が作業実態に合っていない列車があり、乗務員が小走りして等の努力により定時発車となっている。編成両数に関わらず、余裕を持って作業が出来るよう見直しを行うこと。

Ⅲ 設備について

1. ATS・EB元スイッチを「入」定位とすること。
2. 静岡車両区9番線1両標付近に、渡り板を設置すること。

3. 313系と同様に、211系車両にも徐行の音声ガイダンスを設置すること。
4. 沼津運輸区休養室のベットサイドに、室内灯のスイッチを設置すること。
5. 全てのトイレを、洋式とすること。
6. 沼津駅御殿場線乗務員詰所を拡張すること。
7. 身延線鰍沢口駅の休憩室に、トイレを設置すること。又、(芝川・身延・下部・南甲府)休息室を、分煙化すること。
8. 身延線・御殿場線で、野生動物触車による列車遅延が未だに発生している。よって現行の夜間照明の増設及び、徐行エリアと実施時間を拡大すること。
9. 各運輸区で停止位置不良が多く発生している。これは駅によって様々な停止位置目標があり、統一していないことも要因である。0.8・6・4両標に統一すること。
10. 運転士に日避け対策のための、サングラスを支給すること。
11. 313系の運転席が低いためバイザーの効果を得られないことがある。よって、313系の運転席バイザーを下方に延長できるように、折り畳み式のバイザーを現バイザーの下部に設置すること。
12. 水分補給のため、各職場に冷温給水器を設置すること。
13. 313系3次車前照灯は、球切れとなってから交換するのではなく照度基準を設けて基準以下になったら交換すること。
14. 特殊制限標が汚れて見づらいので、改善すること。

IV その他

1. 職務乗車証による新幹線の乗り換え口については、以前の申し入れで必要な改修はすると回答したが、未だになされていない。全ての駅で何処の改札口からでも出入り出来るよう、早急に改善すること。
2. 会社施設の利用は組合からの要請があった場合、差別することなく使用を認めること。

以上