

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.7 2014年12月29日 発行者：JR東海労静岡地方本部 山本繁明

申3号「地本定期大会及び各分会大会に基づく要求」について業務委員会を開催！

静岡地本は11月25日、定期大会の発言に基づく要求「申3号」について業務委員会を開催しました。会社の回答と幹事間の議論は以下の通りです。

I 基本要件について

1. 社員の家庭環境や通勤事情を十分に配慮し、遠距離通勤を早急に解消すること。特に長期にわたる遠距離通勤は、本人への負担が増すばかりで何の効果も期待できない。会社の言う地震発生時の自動参集ルールや職場活性化の観点からも疑問である。また、やむを得ず遠距離通勤となる場合であっても最長3年とすること。

【回答】人事異動については、会社として日常の社員管理を通じて、個々の社員の適正能力及び希望について十分に把握し総合的に判断して行っている。

2. 台風・大雪等の自然災害が発生する恐れがある場合、旅客や乗務員が孤立したり出先地において連泊することのないよう早目の対策を行うこと。

【回答】予報に加え他線区の降雨・降雪等の状況、線区の特性を踏まえ早めの運転中止を実施していく予定である。

3. 睡眠時無呼吸症候群（SAS）の検査基準について、再度社員に明らかにすること。また、月5000円のシーパップリース代は会社の全額負担とすること。

【回答】職場での案内の繰り返しになるが、①新たに動力車操縦者運転免許を取得しようとする者②既に動力車操縦者運転免許を取得し、操縦業務を実施している者は原則3年に1回、以上2つが検査の対象である。なお、睡眠に関する事柄については、他の疾病と同様自己管理が基本であり、スクリーニング検査及びその後の精密検査については、会社が実施するものであるため会社負担としているが、それより先の治療費については自己負担としている。

4. 健康診断の受診に際しては、居住地や勤務などの条件を設けず全て代用証を発行すること。

【回答】一定の条件のもとで優等列車の利用を認めている。

ア. 勤務免除で受験する場合

① 移動距離に関係なく最も効率的な方法を選択する。

イ. 休日等に受験する場合

① 交通費の支給及び乗車券等の交付または貸与を行うことのできる区間に、当社在来線が並行しない新幹線区間を含む場合は新幹線の利用を認める。

② 上記以外の場合で、乗車駅から健康診断会場最寄り駅まで、概ね60分程度要する場合は、優等列車の利用を認める。

組合：遠距離通勤が長く続いている。転勤希望も出している。

会社：承知している。通勤距離を含めて総合的判断で行っている。

組合：前はスキルアップのためという回答であった。少なくとも10年がスキルアップに繋がるのか？

会社：総合的判断である。職場にとって必要な方は置いておく。長期間はよくないということは、ご指摘として受けておく。

組合：シーパップリース代を、全額とは言わないが負担できないか？

会社：現段階では負担する考えはない。

組合：健康診断受診時の交通費について、職場によって条件が違うが統一できないのか？

会社：色々なケースがある。次年度以降スムーズにできるように検討する。社員も事務を確認する姿勢を持ってほしい。

II 労働条件について

1. 乗務報告書の作成において、超勤の付け方が各運輸区所によってバラつきがある。乗務報告書の作成にかかった時間を全て超勤対応とするよう統一すること。

【回答】そのような考えはない。乗務報告書の超勤時間については内容等により、管理者が把握をして適切に処理している。

2. 客室シートの汚損確認において、指令から乗務員に臭いや使用の可否の確認を依頼されている。使用の可否は濡れているかなども確認することになる。しかし、乗務員はすぐに手を洗うことができない状況であり、臭いの確認においても病原菌を吸ってしまう可能性もある。よって、客室シート汚損時は使用停止のままとすること。

【回答】そのような考えはない。

3. 西富士宮駅で、下り列車において5両及び6両で停車する場合、下り本線は出発信号機が近いため、過去2回ATS-Pが動作している。よって、着線を上り本線とすること。

【回答】そのような考えはない。

4. ワンマン列車は運転士が全ての業務について対応しているため、内容が

ハードである。よって、ワンマン手当を大幅に増額すること。

【回答】地方では個別に論議しない。

5. 各運輸区において、出発点呼が長いために出勤者や次の出発点呼者が列を作って待っている場合が多々ある。よって、一口諮問などをやめ点呼内容を必要最小限とすること。

【回答】そのような考えはない。一口諮問は点呼時に必要な確認である。

6. 野性動物衝突対策として、身延～甲府間の徐行速度を40km/hとすること。

【回答】そのような考えはない。

7. 安全確保のため、御殿場～国府津間のワンマン列車に、特改車掌を乗務させること。

【回答】そのような考えはない。イベント等により予め多客が予想される場合は、車掌乗務等の対応は行っている。

8. 国府津駅引き上げ線への徒歩移動を無くして、乗務行路の見直しをすること。

【回答】そのような考えはない。乗務行路については国府津駅引き上げ線までの必要な時間は確保している。

9. 東京方に起動を開始する列車の出区点検は、エンド交換の時間を盛り込むこと。なお、出区点検時間は、4両以下は15分、6両以下は20分、8両以下は25分、10両以下は30分とすること。

【回答】そのような考えはない。出区点検については必要な時間は確保している。

10. 浜松運輸区の運転士の勤務について、遠距離通勤者の在宅休養時間が短くなるため3組の128行路と129行路を入れ替えること。

【回答】そのような考えはない。行路作成にあたっては、様々な要素を総合的に勘案し、行路毎のバランスなども考慮し、乗務割交番作成規則に則って作成をしている。他の行路の影響も考慮し現行のままとする。

11. 浜松運輸区と豊橋運輸区との間で、運転士の配転が短期間で繰り返されている理由を明確にすること。

【回答】社員のレベル向上及び経験拡大を図ることを目的として、浜松運輸区と豊橋運輸区間で人事交流を行っている。

12. 浜松電力区では、理不尽な転勤や若手社員への制約が多いために、作業計画が立てられない事態が生じている。現場の実態を把握して円滑な社員運用を構築すること。

【回答】各職場の業務量、各個人を成長させるため、適切な職場などを考慮し異動を考え実施している。

13. 乗務員の日勤行路の終了時間を19時までとすること。

【回答】 そのような考えはない。

14. 駅社員の訓練時間及び勉強会に要する移動時間は、労働時間とすること。

【回答】 そのような考えはない。

15. 規程の確認・訂正は、指導訓練内に行うこと。

【回答】 そのような考えはない。

16. 安全確保・エラー防止のため、乗継・分割・併合・折返し・入換時の時間を見直し、余裕を持った確認作業ができるようにすること。

【回答】 そのような考えはない。必要な時間は確保している。

組合：3について、上り線でも支障はないと思うがどうか？

会社：意見として聞いておく。

組合：上り本線にできない理由を聞いている。

会社：調査しておく。

組合：10月に申を出しているのにこれから調査するとはどういうことか？

会社：もう一度確認して回答する。

組合：回答は後回しか？

会社：はい。

組合：1について、各職場で統一した対応をしているのか？

会社：現場管理者が判断している。管理者の指示によりかかった時間は超勤として扱う。各職場でばらつきがないようにする。

組合：2について、はっきりしてほしい。

会社：指令と相談して指示に従ってほしい。

組合：5について、体認訓練は時間がある時にしてほしい。

会社：点呼に支障が無いように指導している。

組合：6について、どのように認識しているのか？

会社：40 km/h も50 km/h も基本的に差はないと認識している。カーブの多い箇所が40 km/hになっている。

組合：7について、土日月の下り列車をなんとかしてほしい。

会社：今後、努力していく。

組合：8について、徒歩移動を無くしてほしい。

会社：入換をなくしてほしいということだと認識していた。

組合：10について、次ダイヤでは計らいをお願いします。

会社：意見として聞いておく。

組合：12について、本人の家庭状況を十分把握したうえで転勤を命じているのか？

会社：そうである。総合的に考えた結果であり理不尽な転勤ではない。

組合：13について、遠距離通勤者にとっては辛い。

会社：極力配慮している。

組合：静岡運輸区では16時台に終了する行路がある。できない訳がない。

会社：ご意見として聞いておく。全てできる訳ではない。

組合：14について、駅ではなぜ移動時間が労働時間にならないのか？

会社：基本的に移動時間は労働時間ではないのが原則である。乗務員は行路

の1つとして指定しているので労働時間としている。

Ⅲ 設備について

1. A T S－P Tの取り扱いに関する運転士のエラーが、依然として発生している。この対策としてT R地上子の増設や、T S地上子設置個所を認識し易くするなどの設備改善をすること。

【回答】A T S－P Tの取り扱いについては、指導訓練で定期的に乗務員に周知をしており、そのような考えはない。

2. 停止信号との誤認防止のため、踏切警報機の全方位型をやめること。

【回答】そのような考えはない。

3. 身延線において、木の枝が邪魔をして信号機喚呼位置標から信号確認ができない箇所があるので枝を掃うこと。

【回答】信号機の見通し不良を知得した場合は、直ちに輸送指令に報告されたい。

4. 身延線において沿線の雑草が茂っている箇所があり、鹿・猪等の発見が遅れる恐れがあるため除草すること。

【回答】必要な箇所の除草は行っている。

5. 御殿場駅乗務員詰所の暖房を増設すること。

【回答】業務上増設については考えていない。

6. 富士根駅下り出発中継信号機が見にくいので、L E Dなどに換えて見やすくすること。

【回答】業務上必要ないと考えている。

組合：3について、報告すればすぐにやってくれるのか？

会社：報告してくれればすぐに手配して行っている。

組合：2について、夜間に「あっ！」と思う時がある。全方位型にしている意味は何か？

会社：踏切に並行している道ばかりではないのでそうなっている。車の運転手からの視点でどこからも見えるものが導入されている。

組合：4について、申告すればすぐにやってくれるのか？

会社：乗務員の申告は大切にしているが、すべて除草できるかはわからない。

組合：6について、昼間かなり見にくい。問題である。取り替えてほしい。

会社：運輸区からはあがってきていない。

以上