

地本業務ニュース

JR 東海 労・静岡 地方本部

NO. 5 2016年11月19日 発行者：JR東海 静岡地方本部 植松昌彦

第27回定期大会に基づく要求について業務委員会開催 会社職場の実態まったく分からず！ 切実な要求に誠意ある回答なし！

地本は、11月11日、「静岡地本第27回定期大会の発言に基づく要求について」の業務委員会を開催しました。開催前に、会社側の書記が参加しているならば、組合側の書記の参加も認めること認めなければ会社側の書記が会議室にいることは、業務委員会は労使の対等な関係でなく、協約に反しているものであると抗議し退出を求めました。しかし、会社は「問題がない」と主張し、対立をしました。対立を確認し、書記の参加は認められないと主張し、業務委員会を開催しました。要求に対して会社からは、なんら誠意ある回答がありませんでした。地本は、「支社は職場の社員の苦労と現状が全く解っていない。風通しの悪い職場の現状がある。支社は現場の状況をしっかりつかむべきだ」と会社に迫りました。以下会社回答と主な議論の内容です。

<会社回答>

I 基本要件について

1. 社員及び専任社員の家庭環境や通勤事情を十分に配慮すると共に、本人の希望を尊重し遠距離通勤を早急に解消すること。通勤に時間がかかることは休養の適正に反し、疲労により業務に支障をきたすことになる。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把握し、総合的に判断して行っている。

2. 制服の着用については、本人の判断により上着の脱着ができるようにすること。

<回答>

そのような考えはない。

II 労働条件について

1. 増加・多様化する旅客のニーズに応えるため要員の配置をすること。

① 豊橋駅のホーム旅客案内担当の要員の配置を東海鉄道事業本部に要請すること。

<回答>

車掌が安全確認を実施するほか、非常通報灯等の安全設備が設けられており問題はない。

② 中間駅は、出札と改札に加え、関連業者からの電話対応、列車遅延等の案内放送、増加する遺失物および車いす対応のために、要員を増とすること。

<回答>

各駅とも業務量に応じた適切な要員を配置している。

③ 藤枝駅は日勤波動勤務を付けているが、出札の要員として泊り勤務とし、泊を正規の三人体制とすること。

<回答>

業務量に応じた適切な要員を配置している。

④ 繁忙期等は中間駅改札担当の波動勤務を付けること。

<回答>

お客様のご利用状況に応じ、駅要員需給を鑑みながら、波動勤務を指定している。

3. 規程の訂正は、指導訓練時間内で行うようにすること。できない場合は超勤対応とすること。

<回答>

そのような考えはない。

4. 国府津駅で引上線へ留置する作業は、触車事故が発生する危険があるので、徒歩を解消し全て入換とすること。

<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。

5. 疲労度を軽減するため、313系車両の前照灯で照度の低くなったものは早急に新しいものと取り替えること。又、現行の交換時期の基準を明らかにすること。

<回答>

定期的に点検を実施しており問題はない。また、乗務員からの申告があれば早急に対応を実施している。

5. 生理現象対応のため乗務時間は、折り返し時間を含み1時間30分以内にする。

<回答>

そのような考えはない。

6. 駅勉強会、訓練は1日休みで出ると、会社が言う休養の適正が出来ない。
日勤又は明け指定とし、休日出勤はやめること。運輸区のように期間を長くしたり、マンツーマンで他の日に指定すること。

<回答>

極力明けの時間に参加できるように勉強会を設定しており、また過大な負荷にならないよう、2時間程度の時間で実施している。

7. 駅勤務で、連続6時間以上の勤務となる場合には中間に休憩時間を設けること。

<回答>

そのような考えはない。

8. 台風等の影響により翌日の出勤が困難となることが予想される場合前泊を慫慂しているが、前泊をした場合には非常呼び出し手当を付けること。

<回答>

そのような考えはない。

9. 浜松駅在来輸送は、退職者の続出で年休を申し込んでも、「特」や「公」になり、年休が消化できない。営業担当から2名の移動があったが、未だ解消されていない。完全に年休消化が出来る要員体制とすること。

<回答>

業務に応じた適切な要員を配置している。

10. 乗務員の明け勤務の拘束時間は4時間30分以内とすること。

<回答>

そのような考えはない。行路にあたっては様々な要素を勘案し、行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割交番作成規定に沿って作成している。

11. 日勤行路を無くすこと。困難な場合は日勤行路の出勤は8時以降とし終了は19時までとすること。

<回答>

10. と同じ。

III 安全問題について

1. ワンマン列車で、運転士が乗務員疾病になった場合の転動防止手配の取り扱いを明確にすること。

<回答>

運転士の疾病状況を判断して適切に対応する。

2. 函南駅のモニターI T V導入で車掌の安全確認に負担が増している。安全確保のため、ホーム要員配置と出発指示合図を復活すること。

<回答>

そのような考えはない。

3. 御殿場線の以下の駅設備の改善をはかること。

①上りの、下土狩、岩波駅では、助士側からのドア扱いの際、カーブにより後部車両の確認ができないため改善すること。

<回答>

そのような考えはない。

②上り東山北駅と上大井駅、下り足柄駅と南御殿場駅のホームワンマンミラーは駅の照明が重り、列車起動時に後方確認が出来ないため、照明の角度を変えるか、ミラー後方に照明遮断ボードの設置をするなどの改善をはかること。

<回答>

そのような考えはない。

③車掌が雨天でのホーム確認の際、確認しにくいのでホームに屋根を設置すること。屋根のない全駅に屋根を設置すること。

<回答>

そのような考えはない。

3. 本部・本社間の団体交渉において徐行ガイダンスを来年度はタブレットにおいて表示させると回答したが、それまでの間 313 系車両以外に徐行ガイダンス設置すること。

<回答>

そのような考えはない。

4. 鹿や猪などの線路への侵入防止対策をさらに講じること。

<回答>

必要に応じて適切に対応している。

5. 線路周辺の犬走りを雑草が覆っている。異常時の安全確保のためにこまめな除草をすること。

<回答>

必要な除草作業は行っている。

7. 211 系の懐中時計の照明が暗いので、明るくすること。

<回答>

そのような考えはない。

IV 設備について

1. 運転情報記録装置のデータは運転事故が発生した場合以外に使用しないこと。

<回答>

運転情報記録装置の活用方については、事故調査だけでなく、乗務員の技量向上モチベーション向上にも活用していく。

2. 定時運転確保のため、全ての線区においてポイントの制限解除目標（3両6両）を設置すること。

<回答>

そのような考えはない。

3. 全ての313系車両に砂撒き装置を取り付け、滑走防止のためブレーキ操作中でも散砂できるように改良すること。

<回答>

滑走再粘着制御や、トウ面清掃装置など滑走防止に必要な装備が搭載されているため、改善をする考えはない。

4. お客様のサービス向上のため、IC乗車券の精算がスムーズにできるように全ての無人駅にIC乗車券対応改札機・精算機を設置すること。

<回答>

お客様のご利用状況に勘案し、ICエリア以外の駅には、IC対応機器類を、設置する予定はない。また、無人駅には、セキュリティ上精算機や、券売機等の現金を取り扱う機器を設置することは考えていない。

5. IC乗車券の会社間股がりで利用ができるようにすること。

<回答>

そのような考えはない。

6. 全無人駅に券売機と乗車証明書発券機を設置すること。

<回答>

そのような考えはない。

7. 国府津駅乗務員詰所トイレを洋式トイレと女性が使用できるように改善をJR東日本に依頼すること。

<回答>

当該詰所については、改善を図る方向で従前より協議を継続している。

8. 藤枝駅ラッチ内の南側ガラスに遮光、断熱対策を講じること。

<回答>

事務室には、空調設備を設置している。お客様に開放的な解放駅空間をご提供する観点から、そのような考えはない。

9. 駅構内にハトが巣を作り糞やゴミが落下して、お客さまに迷惑をかけている。駅構内への鳩の侵入防止対策を講じること。

<回答>

状況に応じて工務系統や、自治体に対策を要請し対応している。

V. その他

1. 事故及び自然災害のため列車の運転を見合せる場合、駅では多くの乗車券類の払戻が発生するため、「異常時宣言」を発し担当者の負担を軽減すること。

<回答>

異常時許可は、必要に応じて行う。

2. 運転士からの駅移動者の健康診断は1種であるが、検査自体は1種でも仕事は2種合格で良いとすること。

<回答>

そのような考えはない。

3. 運転士のサングラス使用を認めること。

<回答>

そのような考えはない。

通勤を早急に解消すること！

組合：年齢は、配慮しているのか。

会社：一律年齢でどうこうということはない。家族の状況などは配慮している。

組合：専任社員は、自宅に近い職場があれば転勤させること。

会社：十分配慮してやっている。

組合：60歳は節目である。体力も落ちる。モチベーションとの関係で一番近い職場に転勤させること。

会社：配慮はしていく。

豊橋駅のホーム旅客案内担当の要員の配置を！

組合：鉄道事業本部にお願いはしていないのか。

会社：問題がないので要請はしていない。

組合：列車は遅れていないのか。列車が遅れると、浜松運輸区の乗務員は、運転士は回復運転のためにブレーキを詰める。安全上の問題にもつながる。

会社：無理な回復運転はしなくていい。

組合：遅れた列車を回復させようとするのは、運転士の性である。豊橋駅ホームに駅員を配置すれば、接続の旅客案内ができるため車掌が乗車するお客さんの確認をいつまでもしなくてもよくなる。駅員が、接続要請があった場合には放送マイクを持ち二階で乗車するお客様の確認をし、放送で車掌に伝えればよい。

会社：車掌が、安全確認はできる。

組合：接続依頼がある場合は、駅員が出てもらわないと困る。車掌の乗車確認に時間がかかる。国府津駅も、放送がある。富士駅も放送している。豊橋駅ホームに、旅客案内担当の要員の配置をすること。

駅業務の増加に伴い中間駅の要員を増すこと！

組合：年々業務量が増加している。藤枝駅は、乗降人員の増加、旅客収入の増加、車いす等増加しているのではないかと。

会社：業務量に応じて要員は配置している。

組合：日勤波動・交代波動という勤務がある。毎日ついている。波動要員は要員数となっていない。業務量に応じた適切な要員となっていない。正規の要員とし要員を増やすべきだ。

会社：波動勤務は、お客様の需給状況を見ながら指定している。

組合：藤枝駅の窓口業務担当者は14人だが、研修センターに2名が出ると11人となる。今月は、休日出勤が発生している。これは適正な要員とは言えない。助役も窓口担当の数となっているが、窓口に入っていない。平の経験

のない 60 歳に近い者に出札見習いをやらせているが、助役は窓口に入らない。

会社：個人的なことだ。

組合：そうではない。他の駅でも助役が窓口要員に入っていない駅がある。要員が足りないのだから支社から助役も窓口には入るよう指導すること。

会社：駅の業務担当者は、駅長が決める。

組合：助役は許されていていいのか。それでは、駅はまとまらない。要員を増とすること。

国府津駅引上線は隣接線を列車が通過危険だ！

徒歩が伴う入出区を入換作業とするべき！

組合：国府津駅の引上線は隣接線を列車が通過する。歩行時危険だ。

会社：行路上入区する人と出区する人が違う。

組合：労働時間が出ない関係か。

会社：行路がそのようになっている。

組合：職場からの声が上がっている。入換とするよう要求しているが、問題があがっているはずだ。どこに聞いたのか。

会社：沼津運輸区の担当者に聞いた。

組合：そんなはずはない。乗務員は危険だと言っている。入換とすること。

313 系車両の前照灯暗い早急に新しいものに！

組合：313 系車両の前照灯で照度の低くなったものは早急に新しいものと取り替えること。検査は昼間行っている。夜見るべきだ。照射の角度もわからないではないか。

会社：照度は問題がない。暗い場合は変えていく。乗務員から申告があれば早急に対応する。

乗務時間は折返し時間を含み 1 時間 30 分以内に！

組合：乗務時間は、折返し時間を含み 1 時間 30 分以内にすること。211 系はトイレがない。

会社：整理現象は、どうしても我慢できない場合は、指令に連絡してほしい。

駅勉強会は日勤または明けに！

組合：駅勉強会は、日勤又は明け指定とし、休日出勤はやめること。運輸区の様子に期間を長くするか、マンツーマンで他の日に指定すること。

会社：配慮はしている。

組合：出面に入る日勤勤務だけの者は、どうしても日勤にならなければ休日出勤となってしまう。

会社：駅は要員の状況において、休日出勤となる場合もある。

組合：日勤または明け指定として休日出勤はやめること。

組合：駅の連続 6 時間以上の勤務はやめ、休憩所間を途中で入れること。

会社：6時間勤務でも問題はない勤務である。

組合：同じ場所で作業をすることになる。精神的に問題だ。

会社：仕事には波がある。ズーと作業しているわけではない。

組合：乗務員のような緊張間ではないが、長時間の拘束勤務は精神的な負担となっている。変更すること。

組合：台風などで翌日出勤が不可能と予想される場合は、前泊をすることとなる。あくまで懲憊であるが、異常時の対応である。前泊する者の苦労を考え、非常呼び出し手当を付けること。

会社：呼び出し手当には当てはまらない。

完全に年休が取れる要員体制とすること！

組合：浜松駅在来線輸送は、退職者の続出で年休消化ができない。年休消化ができる要員体制とすること。

会社：要員は年間をみて決定する。

組合：年休を出せば特休が消化できなくなるため買い上げも出る。

会社：年休は、十分な日数を取っている。

組合：年休消化ができない。完全に年休が消化できる要員体制とすること。

明の拘束時間は4時間30分とすること！

組合：乗務員の明の拘束時間は、4時間30分とすること。

会社：行路ごとのバランスもある。4時間30分とすると前日の出勤時間が早くなる。

組合：運輸区の列車持ちを動かせばいい。

会社：良い案があれば出してほしい。行路作成上のバランスもある。

組合：長距離通勤している人が負担となる。運輸区と仕事先の泊まり勤務を合わせて3泊4日という乗務員もいた。とても苦痛である。日勤となればさらに大変になる。

会社：そのような考えはない。

組合：遠距離通勤の人を考慮して交番を作ること。

身延線の鹿進入防止対策の改善を！

組合：身延線では鹿対策として西富士宮駅から身延駅までの鹿徐行区間を40k/hとしているが鹿は全ての区間で出没している。見直すべきである。

又、身延から甲府までの区間は50k/hで運転すると鹿に対応できない。鹿徐行で速度を落とす区間の延長をするべきだ。

会社：そのような考えはない。

組合：富士の乗務員が健康診断で産業医に「鹿のことで鬱になりそうだと」相談した。と聞いた。

会社：話の内容が違う。

組合：それくらい富士の運転士は鹿対応で乗務が大変だと言うことである。

鹿と衝突し、現場の確認が必要でも草が生い茂り車両から降りられない場所がある。安全の為に除草をすること。

会社：関係箇所が対応している。

組合：乗務員の安全確保と定時運転の為に、対策を講じること。

会社：関係自治体に要請していく。

犬走りの除草をすること！

組合：東海道本線の東静岡駅以西は全線に渡り線路沿線の除草が必要である。場所に拠ってはキロポストも確認できないほど草が茂っている。

会社：必要な除草は行っている。

組合：組合で特に除草が必要な箇所を調査した表があるが、活用し除草をするのか！

会社：受け取らない。

組合：早急に調査し除草をすること。

2 1 1 系の懐中時計の照明照度を上げること！

組合：2 1 1 系の懐中時計の照明が暗く時刻の確認のために室内灯を使用している乗務員がいる。安全の為に照度を上げること。

会社：しばらく前にLEDに交換し照度を上げている。

組合：運転士は3 1 3 系の明るさが基準になっているので同等の照度に上げること。

会社：安全確認をしっかりと行っていれば問題はない。

組合：安全の為に改善すること。

以 上