

# 地本業務ニュース

## J R 東海 労 ・ 静岡 地方本部

NO. 2 2022年10月25日 発行者：J R 東海 労 静岡 地方本部 半場弘恭

### 「申第3号・申第4号労働条件等の改善要求について」

#### 業務委員会開催

## 安全よりも経費節減・効率化優先！

### 乗務員の作業は増加ゆとり健康・休養は後回し！

地本は10月18日申第3号・第4号労働条件等の改善要求について」業務委員会を開催しました。特に、交番作成規程の施行時から乗務員の作業は圧倒的に増えました。それにも関わらず、労働時間を増やすことなく、今ある労働時間の中に増えた作業を詰め込んでいます。労働強化がされているため、乗務員の心身の疲労は増え、また乗務員の安全環境は脅かされています。作業要領や規則に縛られ、速度オーバーをした添乗者が、非常ブレーキの処置を執れないという安全が脅かされる状況となっています。労働条件と安全環境を作るために会社に改善を求めてきました。以下会社回答と交渉内容です。

#### 「申第3号」

1. 社員証・EX機能を利用した取り扱い方を全社員に徹底すること。また今回のように変更がある場合には、必ず1ヶ月前までには使用方法を徹底すること。

#### 【回答】

2022年10月に開始した社員用スマートEXについては、2021年11月の連絡文書でその概要をお知らせしております。また、利用方法の周知に関しては、2022年8月25日の連絡文書によって具体的な取り扱いを周知したところである。

2. 現行のタブレット（CAST）に不具合が増えている。改良して取り替えること。

#### 【回答】

現時点で改良することは考えていない。不具合が発生した際には、必要により対応を行う。

3. 出場状況把握において試施行時、労外終了後から1分の間で操作するよう

にしていたが、東海労の指摘によって2分後までにと変更し、これにより早め出場を3分から2分へと作業要領の変更を行った。乗り継ぎの場合、行路中では労外終了からは早め出場と徒歩時分で構成されているが、出場確認で2分費やすことになるとう徒歩時間が1分足りなくなることになる。

また、CASTの不具合の場合、電話連絡となるが、CAST操作の後の電話となるので更に時間を要し、更に徒歩時間が不足してしまう。出場確認操作の時間はそもそも早め出場の時間でも無いければ徒歩時分の時間でもない。出場確認の時間はどの項目か明らかにすること。また、徒歩時間と早め出場時間とは別に出場確認時間を設けること。具体的には、出場報告はスリーブから立ち上がるので1分ではできないため、早め出場の時間に出場報告の時間2分を加算すること。

作業要領において早め出場時間を3分から2分に変更したが、行路作成においては早め出場の時間は現行通り3分として作成すること。

**【回答】**

出場状況把握機能における出場確認の時には、労働時間終了後速やかに行なうこととしており、労働時間については適切であると考えている。導入異議を理解し、適切に操作をおこなっていただきたい。

4. 運転室でタブレットの充電する場合、タブレットを所定の位置にセットしただけでは充電できず、アダプタープラグを差し込まなければならない時間が掛かる。セットした状態で充電できるようにすること。

**【回答】**

現行どおりとする。

5. 添乗者が速度オーバーに気付いたが、ブレーキの補助動作や非常停止ブレーキを扱わなかった事象が発生した。会社は「運転資格がないので停止手配等ができない」と言っているが、異常時に安全な行動ができないことは、安全綱領に反する言動であり、見解を改めること。運転資格のない添乗はチェックのための添乗であり止めること。

**【回答】**

添乗者は運転機器を操作することはできないが、添乗時は口頭による指導を行っている。また、添乗は設備の確認や正しい運転操作や、確認喚呼等が行われているかを確認するために行っているものである。

6. 作成規程制定時よりも作業が増えている（ATS-Pの確認、キャストの設定および設置・取り外しなど）。折り返し時間を8分以上とすること。

**【回答】**

作業上必要な時間は確保しているので、そのような考えはない。

7. 到着時の乗り継ぎが2か所に及ぶときには乗り継ぎ時分として1分加算すること。

**【回答】**

分割作業のある場合の電話乗継と対面乗継のことを述べていると推測するが、必要な時間は確保しているため変更する予定はない。

8. 乗務員の泊まり勤務における睡眠時間を5時間以上確保するために、休養

時の労働外時間を6時間以上確保すること。その際、明けの拘束時間を5時間以内とすること。また、労働外時間を6時間以上確保出来ない場合、明けの拘束時間を4時間以内とすること。

**【回答】**

行路作成にあたっては、さまざまな要素を総合的に勘案して行路ごとのバランスなども考慮し、乗務割交番作成規程に則って作成している。よって、そのような考えはない。

9. 列車運転時の前方重視を重要視しているところであるが、313系3次車の前照灯は暗い車両が多く配光も狭い。これにより安全のための前方注視がし難いことになっている。また、時刻表灯の白いLED光と明るすぎるモニターにより更に前方が見難いものとなっている。前方注視を効果的なものとするように313系3次車の前照灯を1次車の前照灯と同種とすること。

**【回答】**

3次車では従来のシールドビーム方式からHIDランプ方式に変更したため、色調は異なるが、前方注視を支障するような問題はない。

10. 前方重視の観点から、僅かな時間の短縮のためのノッチ扱いやブレーキ扱いを行わないように指導している。このような操縦方をするためには運転時分に余裕を持たせる必要がある。安全のために運転時分を見直すこと。

**【回答】**

前方注視に関する指導において、東海道線内の踏切3箇所に対して、特に注意を要する踏切として、力行ノッチ扱いについて指導を行った。指導した箇所において、制限速度付近まで速度向上するような、運転方法を改めることで運転士は、速度計から前方注視に意識をより注げるようにすることで、お客様や乗務員の更なる安全につながると考えている。運転時分については、貴組合の申し入れどおり僅かであることから、運転時分については見直す考えはない。

11. 日勤行路を無くすこと。日勤行路を無くせない場合、終了時刻を18時以前とすること。

**【回答】**

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、乗務割交番作成規程に則って作成している。他の行路への影響も考慮し、現行のままとする。

12. 停車時分を45秒停車とすること。

**【回答】**

停車時分については、30秒あれば運転士及び車掌が必要な確認作業を実施できると考えている。お客様の乗降が多いなどの理由で必要により45秒以上の停車時分を設けているが、すべての停車時分を45秒以上とするつもりはない。

13. 静岡駅電留線のカラスの糞害対策を行うこと。

**【回答】**

抜本的な対策としては、街路樹を伐採することであり、自治体としては健

康な樹木は伐採しない意向である。野生の生き物に対する対策であるため、難しい部分があるが、引き続き状況を注視していく。

14. 御殿場線においては獣害が頻発しており、乗務員の対応時の安全確保が重要である。線路わきの除草、防草シートの設置を拡大強化すること。

**【回答】**

計画的に除草及び防草シート設置を行っているところであるが、全区間において対応することは困難である。これより乗務員が線路に降りて対応する際は、懐中電灯を照らすなど、足元に注意の上安全を確保して歩行していただきたい。

15. 獣害発生による車両点検時、乗務員の労災防止のため駅間に車両点検を安全に実施できる箇所を指定すること。

**【回答】**

車両点検に先立ち、運転士にその場で、車両点検可否の確認を行っているが、点検不可の場合は、必要最低限の小移動を指示している。これは動物の衝撃により車両不具合が発生している可能性も考慮しているためである。したがって点検箇所の指定は困難である。

16. 沼津駅洗淨線では検修建屋内にしかトイレが無いが、検修建屋は深夜から早朝まで鎖錠されている。鎖錠時に乗務員が使用できるよう屋外に男女用それぞれトイレを設置すること。とりわけ女性用トイレは検修建屋内にも無いため、早急に設置すること。

**【回答】**

現時点で施設の計画はない。車両もしくは運輸区のトイレを使用されたい。

17. 国府津駅構内への留置作業は乗務員の安全確保のため廃止し、折り返し運転とすること。

**【回答】**

ダイヤ改正ごとに検討している状況ではあるが、国府津駅構内での入換作業は、車両運用上必要なものであるため、現段階では変更する予定はない。留置箇所の移動にあたっては、安全確保のため指定通路を守り、確実な左右足元確認を行って傷害事故防止を図っていただきたい。

18. 御殿場線国府津、松田駅、山北駅の乗務員休憩室にT I Dを設置すること。

**【回答】**

各乗務員休憩室へ、TIDを設置する計画はない。CAST及び業務用携帯電話の運行状況を活用されたい。列車番号などを確認する場合は、当直などへ連絡されたい。

19. 駅の券売機が撤去されているが、撤去基準をあきらかにすること。

**【回答】**

自動券売機設置台数の見直しは、これまでも老朽取替に合わせて実施している。近年は、ICカードをご利用するお客様が増加していることから、今後も各駅のご利用状況を勘案しながら設置台数の見直しを行っている。

20. 藤枝駅の券売機 1 台の撤去を中止すること。

**【回答】**

近年は IC カードをご利用するお客様が増加していることから、各駅のご利用状況を勘案しながら設置台数の見直しを行っているものであり、撤去しても適切な発売状況は確保できる。

21. 駅設置の窓口処理機の読み取り台を、モバイルスイカを取り込んでいる携帯電話のサイズに合わせ、読み取り台のセンサーの追加改善をすること。

**【回答】**

モバイル Suica を利用する際のスマートフォンは、その IC 部が機種によって異なり、窓口処理機の読み取り台は、IC カードすべてのスマートフォンの機種に対応できる仕様としている。窓口処理機でモバイルスイカの処理を行う際、うまく情報を読み取れない場合は、読み取り機の上でスマートフォンを動かすなどして対応されたい。

22. 駅事務室の冷房機故障が増えている。藤枝駅では部品の調達に時間がかかることで、事務室の労働環境が悪化した。同時に、営業機器の故障に繋がるため、旧式のエアコン設備を新しいものに取り換えること。

**【回答】**

エアコンについては、経年及び使用状況などを考慮しながら計画的に取り換えを実施している。

## 「申第 4 号」

1. 乗務報告書作成アプリによる報告書作成にあたって、項目が多く時間がかかり休憩休養時間等が減ってしまっている現状がある。項目を簡素化すること。

**【回答】**

報告内容に対して、必要な項目を指定している。時間を短縮できるよう選択枝が限られるものは、プルダウンで選択できる仕様としている。必要な項目のみを報告対象としている。

## 難しい登録社員用スマート E X 資料配布だけ！

組合：スマート E X の周知は、支社は現場に連絡文書を落としたが、現場では説明用の資料を配っただけである。クレジットカードのない社員は、クレジットカードを作らなければならない。設定には 3 時間位かかる。分かりにくい、うまく設定ができないとの声が出ている。若い社員もできない人もいる。しっかりと、現場で教えること。

会社：事前に厚いマニュアルを簡素化して分かりやすくして配布した。

組合：周知したとは、社員が理解していることではない。登録方法が難しい。スマホに慣れていない人ばかりではない。

会社：業務用のスマホも使用している。頑張ってもらえない。

組合：管理者も説明できない。説明書を見てやってもらえないと言っている。

組合：入力には個人情報もあるので、自分でやるしかないが、制度の変更時に

は社員一人ひとりに解りやすいように現場で説明すること。

## GPS 不良で CAST 画面の列車後退や画面が消える 薄型で不具合のない CAST 取り換えを！

組合：東日本は薄型の軽いパットを使っている。変える考えはないか。

会社：同じような性能であれば考えるが、現在のところ変える考えはない。

組合：画面上の列車が、逆行したり、GPS の状況が悪く消えることもある。改良して取り替えること。

組合：走行中の簡易通告は、応答しなければならないか。

会社：運転に支障がなければ応答してよい。前方注視を阻害しないところだなさいと、以前から話をしてきている。

組合：津波の避難通告は、いざ通告があった時に、乗務員は 10m を超す津波が想定される。使うことができるのか。

会社：実際には使える。訓練を年 1 回やっている。

組合：会社使えるということを確認する。

組合：停止位置不良は、減っているのか。

会社：令和 3 年度は、減っている。

組合：出場報告は、何のために作業要領に盛り込んだのか。

会社：出場遅延防止のためである。

組合：減っているのか。

会社：キャストを使っている乗務員の出場遅延は発生していない。構内運転士は別であるが。

## 運転室のタブレット充電は差し込み式に！

組合：タブレットの充電はアダプターに付けて充電する。1 分 30 秒の乗継時間で時間が足りない。支援装置であるが、差し込み式にして直ちに充電ができるようにすること。

会社：カバーがあるので難しい。

組合：改良して充電ができるようにすること。

会社：聞いておく。

## 危険を注意下助役は「規程」を守って何もせず！

### 運転資格のない者の添乗は止める！

組合：添乗していた助役が、速度オーバーに気付いて運転士に声をかけたのか。

会社：運転士に、言っている。

組合：報告は遅かったのではないか。管理者が乗っているのに。

会社：到着後の停止ブレーキ扱い。到着後入換作業があったので、スイッチ整備をやっていた。その後に報告をしたと聞いている。

組合：当該列車は、所定の位置に停車しているが、速度オーバーしたが、事故が発生した等の安全に影響はあったのか。

会社：今回の場合は影響がなかったが、副本選に入る場合にはポイントもある

速度を守ることは重要なことである。

組合：速度超過は、脱線・転覆ということにもなりかねないということか。

会社：そうである。

組合：そうであるのならば、添乗していた助役はすぐ手の届く「非常ブレーキスイッチ」を使うべきではなかったのか。

会社：規則で運転資格のない者は、運転操作となる作業をやってはいけない。

組合：非常ブレーキもそうか。

会社：規則はそうである。

組合：それでは委員が添乗していた場合、今回のように運転士の速度オーバーをした場合どうするのか。

会社：規程には反するが非常ブレーキスイッチを扱う。

組合：たとえ、資格がなくても知識があれば安全綱領にもあるように列車を止めるべきだ。どうして、運転士は第二場内信号機の注意を見て速度を落とすことができなかつたのか。

会社：それは事後のこと。換呼は「第二場内注意」と歓呼している。

組合：注意信号を速度オーバーしたときは、運転士はどうするのか。

会社：非常ブレーキで停車をする。

組合：できなかつた原因は何か。

会社：できない何かがあった。

組合：注意した助役が嫌いだったのか。

会社：そうではない。

組合：会社回答で、線路設備の点検と言っているが、それは電気や保線の仕事ではないか。素人が分るはずがない。

会社：信号が見にくいことや標識の汚れやが報告されている。

組合：運転士目線と添乗者からの目線が違う。運転士の乗務報告でたりることだ。

会社：会社には会社の目的があつて添乗する。取締役も運転室に乗る。

組合：運転資格のないものが、添乗する必要はない。取締役は客室で見ればいいことだ。必要ない。

## 折返時間を8分以上とすること！

組合：交番作成規程時よりも、ATS-Pの確認、キャストの設置・取り外しが増え作業が増えている。8分とすること。

会社：様々な要素を総合的に勘案している。

組合：熱海駅では、不慣れなお客様も多い。下田行きも島田行きもある。サフィールはどこで乗るのか聞かれる。旅客の対応もしなければならない。折返し時間乗継時間を増やすこと。

## 暗い313系の3次車の前照灯を

### 1次車の前照灯と同種のものに！

組合：313系の3次車の前照灯を暗いため、1次車の前照灯と同種のものとする。

会社：前方注視を支障するような問題はない。

組合：3次車は暗い。鹿が線路わきで首を出している。いち早く見つけるためにより明るくすべきである。構造的な問題はあるのか。それとも、部品が無いのか。

会社：光の方向性はある。

組合：上を向きすぎているとか調節できるのであれば調節すること。

## ノッチ扱いしなくてもよいと指導した区間の 運転時間を増やすこと！

組合：決められた区間で加速のノッチ扱い、ブレーキ扱いをしなくてもよいとしているが、運転時分を増やすこと。

会社：場所は3箇所である。

組合：3箇所での列車の遅延は問題としないということか。

会社：問題にしていない。

組合：清水から草薙間は313系でノッチを入れないと時速は90km/hとなってしまう。4分15秒運転とするようにと職場から声が出ている。

会社：ノッチ扱いブレーキ扱いをしなくても、運転して間に合うということである。

組合：清水から草薙は1時間運転してくる行路もあり、運転士は疲れている。ぎりぎりの運転時間ではなく、ゆとりをもった運転時間とすること。

## 草ぼうぼう車両点検をする場所がない！ 信号も確認できない！

組合：獣害で停車し、点検をする場合列車を降りても安全な場所がない。列車を降りると草がある。点検には広い場所が必要である。鹿など野獣が出るところがある。紅斑熱の感染の危険がある。ダニもいる。草刈りをすれば、列車を降りても広い場所があれば感染症の心配もない。聞く話によれば、草刈り業者が、2社あったが、1社となったと聞いているがどうか。

会社：聞いていない。

組合：踏切に設置されている特殊信号発光器が発光したが、草が運転士の視界を遮って、運転士がブレーキ時期を逸し、特殊信号発光器の停止信号を行き過ぎた事象があった。その後、すぐにその周辺の草を刈った。なんだと職場で声が出ている。沿線の草を刈ること。

組合：草刈り作業の少ない。御殿場線は、身延線と違って、80 km/h以上の速度で運転している。安全対策上草刈りをしっかりやること。

## 沼津運輸区洗淨線に女性用トイレの設置を！

組合：沼津運輸区洗淨線検修庫に女性用トイレがない。入区しても211系にはトイレが設置されていない。運輸区に戻ってトイレを使えと言われても無理だ。徒歩時間がかかる。生理現象だから回答のようにはいかない。今日の状況の中で、女性トイレがないとことをどう考えるのか。



会社：東海整備のトイレを借りていただきたい。

組合：夜になれば東海整備は居なくなる。トイレは使用できない。近いうちに設置の予定はないのか。

会社：今のところはない。

組合：御殿場ホームの休憩室であるが、トイレが二つあり、一つは手前に男性用、一つは奥に女性用のトイレがある。男性用トイレは、コロナ感染防止でドアが開開放のままとするようにしている。その後ろを女性を通る。奥の休憩室を女性専用とすること。

会社：話は承るが、いまは、計画がない。

組合：トイレは、女性社員が入ってきて来たのではじめて浮上した。支社には現場から要求は上がってきていないか。

会社：意見が出ているのか確認を取っていない。東海整備と協力して使用されたい。

組合：早朝、夜は使えない。入出区車両が 313 系車両でないとトイレがない。ないことを職場に周知させ、早急にトイレを設置すること。

## 徒歩での移動時触車の危険

### 国府津駅の入出区を止めること！

組合：危険な国府津駅の入出区は止めること！出発列車に背を向ける。4 番線の線路ぎりぎり歩いている。うっかりすると帽子も飛ばされる。入換は止めること。

組合：松田への回送も考えたが、行路上の労働時間、折返時間、食事の時間など考えると、変更することができない。

組合：触車事故が予想される。やめること。今後も要求をしていく。

### 松田駅と山北駅の休憩室に TID の設置を！

組合：松田駅と山北駅の休憩室に TID がない。設置すること。

会社：キャストや携帯電話で列車の遅延状況は調べていただきたい。

組合：キャストでは、検索した時点の列車の位置が表示される。時間が経てば列車は移動する。職場では不満が出ている。

会社：設置の計画はない。

### 券売機撤去の詳細な理由明らかにせず！

組合：会社は、撤去の理由を総合的判断だというのが分からない。海鉄の基準だということも聞いているが、解るように説明すること。

会社：総合的判断だ。券売機 1 台は高額だ。

組合：そんなことは分かっている。判断をして基準を明らかにすること。

会社：いろいろな要素を考えて判断した。

組合：いろいろな判断とは何か。発売件数か。発売枚数か。売上高か。

会社：いろいろな判断である。

組合：いろいろな判断とは、3 台あった券売機を 2 台にするのだから、発売枚数が 3 分の 2 になったのか。

- 会社：総合的に判断した。
- 組合：休日は、県立武道館等の施設がある。イベントの開催時は込み合う。最近はお客も増えている。徒列ができる。
- 会社：休日の状況も含めたいろいろなもので判断した。toicaの使用も増えた。toicaの利用を案内していただきたい。掛川駅は、業研で取り組んでいる。
- 組合：乗車券を買う人には待ってもらおうということか。
- 会社：IC乗車券が主流となっている。
- 組合：しかし、乗車券を買う人もいる。3台が2台になれば、窓口で苦情が来る。社員の負担となる。
- 会社：出札の窓口で買いに来るのか。
- 組合：それもあつ。改札にも苦情が来る。
- 会社：苦情などは、大駅でもあつ。
- 組合：大駅には係員が何人もいるが、藤枝駅はそうではない。撤去をやめること。

## 駅窓口処理機 IC カード読み取り台を モバイルスイカに合わせ換えること！

- 組合：読み取り機の上でスマートフォンを動かすなどして対応はやっている。10人以上のスマートフォンの対応でセンサーの位置を探すのでは時間がかかる。
- 会社：対応はできる。
- 組合：センサーの位置を合わせるために、番度スマホを動かすのでは、お客様を待たせることとなる。モバイルスイカ対応に交換すること。

## アプリによる報告書作成項目を簡素化すること！

- 組合：猪や鹿と衝突した場合報告書は、60項目もある。項目を減らすこと。
- 会社：報告内容に対して、必要な項目を指定している。プルダウンで選択できる。
- 組合：それでも項目が多い。夜は寝時間が無くなる。急ぐものではない項目は翌日の報告とすること。
- 会社：情報は指令も他の部署も早く必要としている。
- 組合：乗務員は翌日も列車を運転する。安全のことを考えること。

以上