

地本業務ニュース

JR 東海労・静岡地方本部

NO.12 2023年4月29日発行者：JR東海労静岡地方本部 半場弘恭

「経営協議会開催」

令和5年度事業運営の基本方針・

静岡支社重点実施項目に対し、

組合側から8項目の意見を述べる!

4月21日、地本は支社と経営協議会を開催し、令和5年度事業運営の基本方針・静岡支社重点実施項目の説明を受け、これに対して8項目にわたって組合側の意見を述べ、議論を行いました。

以下、会社の説明と組合の意見及び主な議論です。

《会社説明》

令和5年度 事業運営の基本方針（静岡支社）

『すべては安全のもとに』

～安全を最優先に、信頼されるサービスの実践～

鉄道の原点である安全を最優先に、安定輸送を確保しつつ、お客様への気持ちを大切にして、地域に根差した信頼されるサービスを実践していく。

1. 安全・安定輸送の確保

- (1) 安全最優先の行動の実践
- (2) 訓練の充実など実践的な能力の向上
- (3) 激甚化する自然災害、異常時等への対応力の強化
- (4) 車両及び地上設備の維持・改良等の推進
- (5) ホーム及び踏切における安全性向上

(6) 新型コロナウイルス感染症への対応

2. お客様の視点に立った質の高いサービスの提供

- (1) リアルバリューサービス運動の推進
- (2) 収益確保に向けて地域と連携した積極的な営業施策の展開
- (3) 315系営業投入に向けた着実な準備
- (4) お客様への情報提供の充実
- (5) 各線区に応じた適切な輸送体系及び営業体制の構築
- (6) 安心かつ快適なご利用環境の整備

3. 効率化・低コスト化の実践と業務改革の推進

- (1) 日々の業務における効率化・低コスト化の推進
- (2) 将来を見据えた業務改革の推進
- (3) 中長期的視点に基づく諸施策の検討・実践

4. 鉄道のプロとしての意識の醸成と一体感のある職場づくり

- (1) 「5つの約束」の実践による規律ある業務執行
- (2) 技術力向上プログラム・OneSTEP活動などあらゆる機会を通じた社員の能力向上の推進
- (3) 運動習慣・喫煙率の改善等による社員の健康増進
- (4) 安定的、協調的かつ建設的な労使関係の充実

《組合の質問と主な議論》

1. 支社の新たなポストについて

組合：昨年設立された静岡支社の新たなポストについて、具体的に1年間どのように活動したのか明らかにすること。

会社：昨年の3月に、副支社長、総務課の中に地域連携の担当課長を置き、地域連携をしっかりとやっていこうということである。静岡支社というのは在来線と新幹線を運営していくという中で、より地元と連携しながら声も聴きながらやっていくのが重要であるため。地元との関係は従前からあったことだが、駅の窓口へ地元の方がみえるとか施設関係の関係者による設備の更新とか、いろいろバラバラになっていたが、全体的に体制を組んでやっていくこととした。

営業課にも地域連携を設け、さわやかウォーキングとかイベント列車等で積極的に活動している。今年も様々な機を捉えやっていく。

2. 315系車両の計画について

組合：315系で東海道本線静岡地区でのワンマン運転は計画しているのかわかるか明らかにすること。

会社：315系に対応する静岡車両区における地上設備や保安装置の移設、西浜電留線における設備など、まずはしっかり受け取って、今後のダイヤとか乗務員の運用含めてどうするかは未定である。受け入れ体制についてのハード面を充実していくというのが現状である。

3. 駅の自動券売機の問題について

組合：静岡地区において中小の駅の自動券売機が減少している。機能は増えているものの、窓口混雑時に券売機が調整中や故障中ということも考えられる。そのようなことが度々発生しているということで、サービス低下になるのではないか。会社として、それが「時期的なものである」として一時的なものだから必要なことではないと考えているようなことはないか、明らかにすること。

会社：お客様のご利用状況や様々な状況に踏まえて分析をし、撤廃するとか新設するとかを検討してやっている。調整中の時などは、現場も敏感に反応してくれて、すぐに人を立てるなどしてお客さまにご迷惑をかけないように意識的にやっていただいている。券売機が使い切れていないのは把握しているので、業務研究で取り組んでもいただいている。良いことは社内に展開していつている。

4. 浜松駅の入換え作業における安全の問題について

組合：浜松駅において上り本線ホームから東京方への入換え作業の際、起動開始時間がくると入換え信号機が進行現示する。起動するにあたって、運転士に義務はないが車掌の降車が確認できないケースがある。安全を確保するために、車内点検者が車掌の降車を確認してから駅に合図し、信号を操作するようにすべきである。

会社：本日は経営協議会ということで基本方針の理解を深める場であるので、個別の議論については必要な申し入れをされたい。

組合：「すべては安全のもとに」という基本方針の下に意見を述べている。委員長からは昨年も述べた意見である。しっかりと受け止めるべきである。

5. 運転士の安全最優先の行動について

組合：「安全最優先の行動」はもっともなことであり、運転士については列車の遅れを気にせず認知喚呼等の確認扱いをするよう指導されているが、乗り継ぎにしろ折り返しにしろ、確認やキャストの設置を行う時間が足りない。発車前の連鎖扱いは40秒程度かかる。報告すれば遅れても良いとされてはいるものの、旅客からすれば理由は何んでもあれ受けつけられないことではないかと考える。そのような観点からも考えていくこと。

会社：昨年の事故件数を見てみると、運転士では過去最少の件数となっはいるものの、信号違反や機器扱い不良など安全に関わるものがあるということで、どういう原因でどのような対策をといることを考えていかなければならない。そのために、寺子屋方式の訓練から進化していかなければならない。リアルカメラによる認知喚呼の効果確認や、VRによって臨場感をもってヒヤッとさせられるかなど、そういうことをしっかりやっていくことが効果的な対策だと考えている。そこを方針として出したことを理解いただきたい。

判断に迷うといったことも、パニックになって安全を損なうというケースも過去にはあるので、日頃から迷うような事象を事前に頭

の中で整理したり議論をしたり染みつけておくことで、いざそういう状況に陥ったときに安全な方向へ舵を切れるということはたいへん大事なことだと考えている。

特発の関係では、運輸業研の中で「注意配分のあり方」など取り組まれているし、各区で調整を図ってハード対策も含めて支社としてしっかりやっていきたいと考えている。

組合：時間が少ない中での作業には、焦りということが発生する。適切な時間を設定すること。

6. 業務改革の具体的な計画について

組合：業務改革について支社内でどのようなことが計画されているのか。

会社：昨年末に配布した冊子や周知資料、現場での説明があったと思う。

あれを10年から15年かけて、技術開発等も行いながら準備できたところからやっていく。要員減や効率化等があれば要員提案の業務委員会のなかで話をさせていただければと考える。仮にダイヤ改正の時機にやることに関してダイヤ改正の話をするとき話させてもらうということだけでなく、いろいろなところで随時やっていきたいと考えている。

7. 今年の台風15号災害の教訓化について

組合：今年の台風15号における災害を教訓にして、列車運行に関する旅客及び乗務員や施設関係者への適確な情報の提供を強化すること。

また、台風15号災害に関する多くの教訓を活かすこと。

会社：普段は緊急的な対応はなかなか無いことであり、全てをどこまで準備するかということはあるが、業務委員会等での議論も積み重ねながら、しっかりとサービスを行っていかなくてはいけないと考えている。

8. 運転士の安全対策について

組合：運転士の運転中の前方注視について連鎖扱いの変更とともに教育がされてきた。咄嗟の判断が正しくできるよう状況や起きうる事態を想定した訓練の充実が必要であるが、ハード面の改善も必要である。緊急性のあるものとして、車両の前照灯が非常に暗いものがある。明るいものに整備すること。また、太陽が眩しく信号を確認しづらい時間帯の運転には対策が必要である。

安全に関わるハード面の改善については以前から提起してきているが、「そのような考えはない」で全部終わってしまっている。そのようなところを今一度考えること。

会社：安全に関する方針とか支社の方針について、本日議論させてもらった通りである。組合の考え方もあり、会社としてもやるべきことをしっかり取り組んでいく。

組合：基本方針の「安定的、協動的かつ建設的な労使関係の充実」にあるように、申し入れに対しては窓口回答ではなく会議を開催して議論をつくすこと。

以上