

# 地本業務ニュース

## JR 東海労・静岡地方本部

NO.3 2023年11月14日 発行者：JR東海労静岡地方本部 半場 弘恭

### 「申」第2号の業務委員会開催！！

本日、静岡支社において「申」第2号・労働条件等の改善についての業務委員会を開催し、議論しました。会社回答と主な議論の内容は、以下のとおりです。

#### ○基本要 求

1. 日勤行路を無くすこと。

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、日勤行路は現行のままとする。

2. 停車時分を45秒とし、ドア「閉」を発時刻の15秒前を基本とすること。  
(ドア「閉」からパイロット「点」まで約5秒、パイロット「点」から起動開始まで約13秒かかるため。および、遅れによる接続要請の本数を減らすことに繋がるため。)

回答：停車時分については、30秒あれば運転し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等の理由で、必要により45秒以上の停車時分も設けているが、全ての停車時分を45秒にするつもりはない。

3. 熱中症対策の観点から、乗務中の白手袋の脱着を乗務員の判断に任せ指令への報告は廃止すること。

回答：そのような考えはない。

4. 指令より乗務員に対して、シート汚損時の確認において湿り具合や臭いの確認を依頼されることがあるが、ウイルス等病原体に感染する恐れがあるため、このような確認方法は止めること。

回答：シートの継続使用可否についての確認依頼であり、直接触れたり、至近にて臭いの確認指示は行っていない。

5. ウェアブルカメラを使用して一部運転作業を撮影しているが、看視労働であるので、止めること。

回答：そのような考えはない。

6. タクシー運賃の支払いをアプリで行っているが、金額欄が小さいため見えづらくタクシー運転手との相互確認時に不便である。金額を大きく表示できるようにすること。

回答：現行のとおりとする。

7. 運転士の毎月の訓練は、殆どの月で臨時訓練等が付加され、定期訓練のみで終わるのは年2～3回しかない。2時間の訓練時間内で終了できるようにすること。

回答：そのような考えはない。

8. また訓練内容の項目が多すぎて内容をはしよりながら進めざるを得ない現状である。十分な習熟ができるように、訓練内容の項目を減らすこと。

回答：そのような考えはない。

9. 駅ホームからの入換が発生する箇所には移動開始指示灯を設置すること。

回答：入換信号機の建植位置までの距離がある箇所や、曲線等により視認性が確保できない箇所に設置しており、全ての入換発生個所に設置する考えはない。

10. 駅の車いす等の対応において専用端末を使った作業が8月から行われる予定が延期されている。その原因と今後の予定について明らかにすること。

回答：お客様介助情報共有システムは、当初本年8月の本運用開始を目標とし、その前段の6月に全社一斉に試運用を行なった。しかし、この試運用においてメーカー起因の不具合が見つかったため、その後不具合の解消を進めてきたところである。先般、解消の目処が立ったため改めて本年11月2日及び5日に全社一斉に試運用を実施したが、改めてメーカー起因の不具合が発生し、現在原因を調査中である。

11. 繁忙期には、中間駅にも車いす等及び旅客案内対応の係員を増やすこと。

回答：各駅の体制に合わせ適宜適切に要員配置を行っており、中間駅の係員を増やすつもりはない。繁忙期については、必要により波動担務の指定等の対応を行っている。

## ○沼津運輸区分会要求

1. 御殿場線内において野生動物との衝撃事象が増えている。乗務員の対応時、労災防止の観点から、犬走りの除草を防草シート等活用して徹底的に行うこと。

回答：計画的に除草及び防草シート設置を行っている所であるが、全区間において対応することは困難である。これに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、歩行して頂きたい。

2. 乗務員が列車の遅延状況等の詳細な把握をするために、全ての乗務員詰所に TID を配備すること。

回答：各乗務員休憩室へ T I D を設置する計画はない。キャスト及び業務用携帯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。

## ○静岡運輸区分会要求

1. 11 行路は 9：29 の出勤であるが、18：32 から 1：24 までの間に 3 分と 20 分の労外しかない。さらに多客時の変更行路になると 20 分の労外はなくなり 3 分の労外だけになる。疲労の蓄積が大きいので改善すること。

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。

2. 13 行路は睡眠時間が短く、明けの乗務距離が長いので改善すること。

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。

3. 16 行路は 9：27 の出勤であり、16：24 から 22：48 までの間に 15 分と 11 分の労外しかないので改善すること。特に 446M から 465M の静岡～熱海のトンボ帰りを解消すること。

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。

4. 36 行路については今年の申し入れにおいて、前段での疲労の蓄積が大きいので 1467M（ダイ改前列番）は沼津で乗り継ぐように要求していたが、ダイ改では改善することはない、逆に作業を増やし更に疲労の蓄積を大きいものとした。1465M（現列番）は沼津で乗り継ぐようにして、休養時間を確保すること。

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。：

## ○浜松運輸区分会要求

1. 菊川駅の停止目標が変更となったが、浜松運輸区には変更内容の掲示が掲出されなかった。

①事態の発覚から周知徹底までの時系列を明らかにすること。

回答：8月22日、停止位置不良の発生により乗務員に周知されていない事が発覚した。すでに乗り出している乗務員に対しては電話等で伝達を行ない、出勤する乗務員には点呼で伝達を行うと共に掲示を作成し掲出を行うなど、関係する全乗務員に対し伝達を行なった。

②理由を明らかにし、再発防止の対策を明らかにすること。

回答：原因は停止位置目標が変更されることについてメールが送付されていたが、確認する担当者がメールを見落とししたことで周知掲示が作成されなかったためである。各運輸区に対してメール確認・掲示作成時に確実なダブルチェックを行うルールを徹底させることで、再発防止を図っている。

2. 浜松運輸区の予備交番は、出産休暇や育児休暇の社員も予備員として入っているが、実際には乗務することができない。予備要員を増やすこと。

回答：育児休暇を取得する社員等については、勤務指定の都合上予備交番としているが、必要な要員についてはその他予備の乗務員をもってすでに確保している。よって予備要員を追加で配置する考えはない。

3. 111行路は、331Mを沼津上入2西10両標へ留置するが、大雨の際に通路が冠水し、東京方での降車及び歩行が危険である。通路をかさ上げして改善すること。

回答：大雨等により指定された通路が一時的に通行することが困難であると判断した場合は、指令に報告し指示を受けること。

4. 117行路は、926Mを静岡で分割後車両区入区（～8：56）し、静岡駅にて746M分割補助担当（9：36～）となるが、入区車両の留置位置やタクシー乗車などにより作業の所要時間が不確定であり、出場遅延や労働災害の恐れがある。作業持ち替えして改善すること。

回答：乗務割交番作成規程に則り必要時間を確保し、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。

5. 乗泊における休養時間が不十分な以下の行路について、5時間30分以上確保して改善すること。

121行路（0：58～6：19 5：21）      125行路（23：48～5：17 5：29）

126S行路（23：57～5：06 5：09）      126H（23：57～5：15 5：18）

129行路（0：19～5：21 5：02）

回答：行先地時間は就業規則及び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。

## 主な議論のやり取り

組合：基本要求の3だが、その根拠は？作業要領によるものか？

見た目を気にしているのか？

会社：汚れ防止と、手の保護である。

組合：熱中症防止の観点からも、乗務員個人の判断に任せるべきだ。

会社：意見として聞いておく。

組合：基本要求の4だが、指令の指示は微妙だ。使用禁止のシートを裏返して確認することもある。確認の仕方を具体的に示せ。

会社：回答のように、無理の無い程度に行ってもらいたい。判断に迷った場合は、安全側に考えて使用停止にしてもらいたい。

組合：基本要求の5だが、何のための業務か？確認は指導担当の管理者で十分ではないのか？労働看視になっていないか？

会社：労働看視？初めて聞く言葉である。運転士各個人の作業を確認し、是正するための業務である。

組合：運転士のプレッシャーとなる。新人事賃金制度により、社員が意見を言えない。会社の意のままに動くまるで奴隷のようだ。

会社：その発言は、社員に対しての侮辱である。

組合：基本要求の6だが、もう少し大きくなるか？

会社：スマホの画面上の大きさに限界がある。

組合：基本要求の7だが、年間のカリキュラムは決まっているのか？

会社：決まっている。

会社：所定の2時間では、時間に余裕がない。業務に必要なカリキュラムを優先し、順番を決めて効率の良い指導を求める。

会社：ご意見は伺っておく。

組合：基本要求の10だが、おそまつにも程がある。

会社：皆さんご存知の某有名会社である。端末が上手く起動しなかったと聞いている。原因は調査中である。

組合：浜松の1だが、初列車が間違えたのか？

会社：その通りである。運転士と車掌の相違があり、指令に報告して判明した。

組合：ダブルチェックとは？

会社：今まで一人で行っていたメール確認を、二人で行うことにより事故防止対策とする。

組合：メール確認は、運用車両課も現場の担当者にチェックをすること。

会社：貴側の意見は聞いておく。

組合：沼津の1だが、野生動物が頻繁に出没する場所は、会社も把握しているはずである。労働災害の観点からも、重点的に対策をすること。

会社：列車降車時は、細心の注意を払って頂きたい。

組合：浜松の3だが、恒久的に改善する考えは無いのか？

会社：現時点では、考えていない。分からない。

以上