JR東海労働組合　名古屋地方本部

# 業務ニュース名古屋

2023年5月18日 NO409.

発行責任者　荻野　隆一

編　集　業務部

# 2023年度基本方針について経営協議会開催

令和5年度 事業運営の基本方針

『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、お客様への感謝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）名古屋駅をはじめとする中央新幹線関連工事の推進
（7）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）ＨＣ８５系・３１５系営業投入の着実な実施
（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・低コスト化の実践
（2）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）プロフェッショナル・マインドの実践による規律ある業務執行
（2）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

2023年度経営協議会　名古屋地本主張

1. 新型コロナウイルが5月から5類に引き下げられる。私たちはこの3年間に渡りエッセンシャルワーカーとしてリスクを背負いながら仕事をしてきた。JR東海においてはコロナ感染症による減便もなく推移してきた。この間、本部は「10万円の支給・無利子貸し付け」を要求しているが、未だに苦労に報いろうとはしていない。東海鉄事として現場の苦労に報いることはできると考える。報いることを考えているか明らかにすること。

2. 昨年10月に会社は、業務改革をプレス発表した。これは組合側に内容を明らかにしない中での発表であった。さらに11月には東海鉄事内の各現場で管理者による説明会が行われた。その後に組合に説明がされた。組合に対する説明が最後だったことは、労働組合の存在を否定したことである。

会社は業務改革をする理由について利用者の減少や人材確保が困難であることを説明しているが、結局これらは会社自らが招いた結果であると言える。利用者の減少に付いては、地方路線を活用しようとせず効率化のみを追求し、より不便な施策を行ってきた。地方の観光とタイアップも弱ければ、地方の足としてより便利にしようともしてこなかった。また、旅客減少のみを理由として夜行列車などを廃止してきた。このように利用者が減ることを容認してきた結果が現象に現れていると考える。少子高齢化だけではなく鉄事として本社を動かせるような有効な提言を考えているか明らかにすること。

もう一点、人材確保が困難であることも理由としている。これも会社が招いた結果である。給与が上げられない悪循環から人気がなくなったことも事実である。リニア問題から将来性が見込めないと若者は判断している。しかし、最も悪いのは社員を大切にしていないことが広まっているからと考える。現場における社員いじめがネットを中心として伝わったことが就職を希望しないことに繋がっている。会社はこれも少子高齢化が原因としているが自らの反省なしに事態は改善しない。東海鉄事としていかに人材不足に対応していくのか明らかにすること。

また、効率化により輸送にたずさわる社員が減っている。鉄道は人によって安全が守られる業種である。これだけ鉄道業に拘わる社員が減りで安全が本当に担保できる理由を明らかにすること

3. 今年のダイヤ改正において中央線・東海道線においてBCPダイヤ＝事業継続計画が導入された。緊急時に事業継続のための方法や手段を取り入れたものであると説明された。このことによりB運用・C運用は非常に辛いものになった。私たちがこれまで主張してきた安全のための睡眠時間の確保ができなくなっている。実質4時間を切るような睡眠時間で翌日1

2時前後まで乗務する行路が多くなった。さらに細かく言えばCMCの合理化により乗務員の仕事が増え、掃除対応など発生し睡眠時間に食い込む、無駄な冬期の早起し、睡眠時間を削っての乗務報告書の作成などますます睡眠時間が少なくなる要因が増えている。

今回のダイヤ改正は安全より運行が大切と言わんばかりの内容である。ダイ改の業務委員会では安定輸送ばかり考えて安全輸送をないがしろにしている。人を見て行路が作られていないと強く主張してきた。鉄道は人によって安全が守られる業種である。年に数日しかない異常時のために、日々現場では眠さと闘いながら乗務している乗務員がいる。やるべきことがやれないような状況の中で乗務させる行路で何かあった場合は会社が責任をとることを明言すること。

4．1月に名古屋地本副委員長が出向に出されるという事態が発生した。副委員長は組織の要職であり多くの役割があるがこれに支障を来している。新幹線職場では54再原則出向再開の説明があったが東海鉄事ではない中で本人の同意のない中の発令だった。多くの運転職場では出向希望の社員が多くいるが、会社は出向先がないと希望を叶えようとしてこなかった。これにより退職した社員も多くいる。この事態は地本運動への妨害であり組織破壊攻撃である。直ちに本人を元職場に復帰させること。

以上4点にわたり主張するので内容をしっかり踏まえて回答をすること。

以上

4月7日、経営協議会が開催され、2023年度の基本方針について議論してきました。会社から、「令和５年度　事業運営の基本方針」が示され説明を受けた後、名古屋地本から「2023年度　JR東海労名古屋地本主張」を読み上げ、回答を受けつつ議論を深めました。

## 「令和５年度　事業運営の基本方針」説明

昨年と項目としては変わっていないが、中身は変更点があるので変更点を中心に説明する。

『全ては安全のもとに』について、鉄道の原点である安全を最優先に安定輸送を確保し、お客様への感謝の気持ちを大切にして信頼されるサービスを実践していく。

運転事故防止、労働災害といった不安全事象の根絶には安全最優先の行動が大事である。異常時、特に激甚化する自然災害について、計画運休等もあった。異常時への対応強化も必要である。

車両・構造物の強化を含め、ホーム・踏切の安全性強化を含めた維持改良で、ホーム可

動柵を進めていく。

HC85 系をひだに導入した。南紀も投入していく。315 系も昨年度から導入した。今年度も投入していく。HC85 南紀に向けたキャンペーン、さわやかウォーキングを展開していく。

業務改革の推進については、中身的には変化はない。ICT等最新技術を活用していく。

安定的、協調的かつ建設的な労使関係の充実についても昨年と変わっていない。

## 「2023 年度経営協議会　名古屋地本主張」への回答

1.コロナについて

５月８日以降５類に引き下げられるが、コロナ過３年間で大変厳しい経営環境におかれていた。最近になって鉄道を利用するお客様が増えてきた。楽観できる状況ではないが、コロナ過を経て変わった事を踏まえて従来にやり方にとらわれずに進めていく。皆さん社員、乗務員、現場、現業機関に於いては非現業と一体になってコロナ過の安全安定輸送を確保した。リスクを負いながら減便なくやって頂いたことについては感謝申し上げたい。

10 万円の給付、無利子貸し付けについては、本社・本部間で議論している。東海鉄事としては皆さん方に感謝申し上げたい。

2.業務改革について

会社としてどういう順番で話をしていくのは考えてやっている。組合が一番最後になったというわけではなく、組合に一番詳細に説明をした。世の中に会社の取り組みをアピールする、それを具体的に話をするのが 10 月であった。これからも、施策を進めるにあたっては詳細を説明していく。

人材の確保については、世の中全体が人材不足である。その中でどういう風な体制で事業運営をしていくかを考え取り組むのが業務改革である。労働人口が減っていくなか会社としてもしっかり事業を回していく。

人気がなくなったとは考えていない。

3.BCPダイヤについて

BCPダイヤは、コロナ過において運用課、輸送課中心に考え抜いて作ってきた。要員確保を直ぐにできるものではない。今回、ダイヤ改正の中にBCPダイヤを埋め込むことによって直ぐに移行できるメリットがある。

4.副委員長の出向について

個別の事案について話をする場ではない。

## 主な議論

組合：安全が第一は勿論であるし私たちも共感する。しかし、業務改革と含めて、東海鉄事エリアでは「ワンマン化」が著しく出てきた。ホームドア、運賃収受、カメラ等において設備の整った箇所ならまだ理解できるが、高山線とか紀勢線とかは沿線の草刈りもできていない。ホームにも草が生えているような所で、後方確認の手段はホームミラーしかない。労働密度も高くなっている。ワンマン拡大され現場では疲労感が溜まっている。今後、長編成でのワンマンも言われている。ワンマン列車に対する考え方を聞きたい。

会社：これまでも行ってきている事で、ホームミラーで後方確認もできるのでワンマンできるとの判断である。

組合：閑散線区でもない関西線でもワンマン化だがどうか。

会社：閑散線区の定義は分からないが、輸送量、お客様動向など全て勘案して進めている。

組合：当初、車両にミラーが付いていて見易かったが、ホームミラーでは物陰なのか人なのか判別しにくい。加えて、列車が動き出すと全く見ることができない。これが安全最優先か。

会社：安全最優先は間違いない。ホームミラーもチェックしている。

組合：個々問題はあるので申し入れしていくが、ワンマンというのは車掌乗務と比べ格段にきつい仕事なので、安全確保の観点は設備だけではなく乗務員の体調も含め取り組んで頂きたい。

会社：現場で問題があるなら職制上で挙げてもらうのもあるし労使協議の場で議論するのもある。そこは対応していく。

組合：名鉄は安全のためにホームに駅員を配置している。うちは、曲がったホームでも駅員を配置していない。乗務員だけに任せるというのは安全とは言えないのでは。

会社：確かに、配置は名古屋駅だけだ。車掌も短い編成は目視できるし、長い編成はITVをせっちしている。そこででしっかり確認頂く。岡崎駅の事象も踏まえ、運転士が後方確認したりしている。ホームの安全性にはしっかり取り組んでいく。

組合：運転士としては、運転に集中させて欲しい。駅に着いても安心できない。車検等やることも増えた。作業が煩雑化しBCPダイヤでもきつくなったとの意見が多い事を述べておく。

組合：新型コロナに関して、社員の罹患率は分かるのか。

会社：総数を洗えば出てくるが、そういうことはやっていない。感染対策はどの系統も同じ。コロナに限らず基本的な感染症対策はやり続ける。

組合：個別具体的な事になってしまうが、「1　安全安定輸送の確保」について、訓練充実

という項目があったが、私たちは、新しいスマホを活用したアプリの取り扱いについてもっと訓練をしてくれということを申し入れている。そのアプリは異常時しか使わないものだからである。ここでもお願いする。

激甚化する自然災害について、駅間に長時間停車するということはここのところ起こっていない。早めに駅で止める、計画運休するということで対応は良くなってきていると考える。しかし、運転にあたる乗務員の運用にあたっては睡眠時間なしに翌日は所定行路となって非常に厳しい。乗務員の手配のあり方についても改善を求める。

風規制について、区間が長すぎる。適切な区間設定とすべきである。

地上設備では、雑草対策を早急にお願いしたい。

コロナ関連で太閤ビルでの休憩がなくなり、各乗務員詰所に人が溢れている。感染以前に狭い。検討されたい。

組合：お客様も増えた感じを持っているが、地方自治体とか観光協会との連携施策はあるのか。

会社：さわやかウォーキング等、地元と連携しながら商店会など個別にさまざま取り組みしている。

組合：収益確保に向けて地域と連携、といわれたので観光協会とタイアップするとかをイメージした。聞いたことはないが。

会社：観光資源を発掘して需要を促進する取り組みは収益拡大に繋がる。それが地域と連携と思うのでしっかりやっていきたい。観光協会とも地域の駅長、営業課も行っている。高山線、HC85 のイベント等あった。高山の自治体、観光協会含めて行った。各地でやれることを協力していく。HC85 ひだが日本鉄道大賞を受賞した。車両的な観点だけではなく地域の取り組みも含めての受賞である。

組合：HC85 ひだが入ったとき、沿線にマニアが多数出た。長森駅などひどかった。今回は事故等無かったが、紀勢本線導入時も予測できる。DD51 の時も多かった。安全対策をお願いする。

会社：かなり準備を行った。岐阜駅の分割併合時かなりの愛好家が来た。駅員や警察にホームを見てもらった。長森駅も定点観測し運転士にも聞き調査してきた。最終日は非現業も配置した。DD51 の時も多かった。今後もしっかり見ていきたい。

組合：315 系 4 両ワンマン計画はあるのか。

会社：４両編成でカメラを付けてホーム上の安全を確認できるような業務改革で取り組んで、今試運転で安全の確認の検証をしている。

組合：いつ頃を目処に運用開始するのか。

会社：具体的なものは無い。３両以上のワンマンできるか安全検証をしっかりやっていく。
組合：乗務員の基本動作も変わるのか。
会社：それらを含めての技術検証でまだまだである。しっかりやっていく。
組合：今車掌が乗務し行っている状態監視がワンマンではできないということに対する手当はしっかりやって欲しい。
駅に時刻表がないのは非常に不便。改善されたい。
CMC社員が夜居なくなった。清掃が乗務員に追加されたが、花見の時期など１日に 7 ～ 8 件の嘔吐対応があった。遅い時間の列車に嘔吐が多く、その処理や報告で睡眠時間が３時間を切る。BCPダイヤの酷さと効率化のしわ寄せが運転士、車掌にくる。必要ないものを切るか、必要なら人を付けるべきだ。
会社：何も考えてないわけではない。大変なのは運転士だけじゃない。その中で業務を配分しながらしっかり働けるよう整えていく。
組合：安定的、協調的かつ建設的な労使関係をより充実させて行くことをともに確認したい。
会社：現場で申し入れる事象があって、頂ければ真摯に議論していきたい。

以　上