

申第6号「地本委員会の発言に基づく改善要求について」協議を行う！

名古屋地本は、5月15日、申第6号「第34回名古屋地本委員会の発言に基づく改善要求について」の業務委員会を行い、職場からの要求について会社と議論を行ってきました。以下、回答と主なやりとりです。

《申し入れと会社回答》

1. 感染症対策に関して

(1) 新型コロナウイルス感染症では、多くの感染者や濃厚接触者により休日出勤が多数発生した職場があった。現在、もなを感染者が散見されている。5月以降新型コロナウイルス感染症は5類へと移行し現場ではマスク配布・アルコール消毒液設置箇所が減少した。過去の教訓を活かして、希望者にはマスクを配布し職場にはアルコール消毒液を設置すること。感染症対策には万全を期し、政府等からの指導に依拠せず、積極的に対策を講ずること。

【回答】適宜適切に対応している。

〈主なやりとり〉

組合: 新型コロナウイルス感染症は完全に治まっていない、そんな状況の中でアルコール消毒液設置が食事をする箇所でさえ無くなった箇所がある。。

会社: 新型コロナウイルス感染症が5類移行前には現場にアルコール消毒液設置について、いろいろ指導していたが今は、アルコール消毒液設置について原則指導していない。

組合: アルコール消毒液設置を止めたのは会社が「油断」しているのではないか。または、経費節減で止めたのではないか。現場にアルコール消毒液を設置すべきだ。

会社: そうでは無い。現場でアルコール消毒液を「設置すべきだ」言ってもらえれば対処する。

(2) 勤務認証については、5類以降就業制限の取扱いはしないとなっている。会社は、5日間の療養期間を指定している。会社都合で出勤させない場合は就業制限の扱いをすること。

【回答】権限外事項である。

2. 労使関係について

(1) 労働組合からの申し入れには、誠意を持って団交または業務委員会を開催し窓口回答のみで済ませることはやめること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

(2) 業務改革については、内容を組合に説明する前に、プレス発表及び管理者による説明会がなされ遺憾であった。施策実施にあたっては事前に組合との協議の場を設けること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

(3) 出向先の事案について組合と議論する場を設けること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

(4) 安全設備(可動柵・屋根・照明・雑草)について、組合との議論の場を設けること。

【回答】協約に則り適切に対応している。業務委員会の中では対応している。

(5) 職場の組合員が組合掲示板の設置を申し出た場合は、当該職場に組合掲示板を設置すること。

【回答】適宜適切に対応している。

3. 勤務時間のとらえ方について

(1) 乗務員の規程訂正時間について、「乗務員勤務の所定労働時間における余り時間」と回答をされるが、非現実的かつ不合理な回答である。訓練時間内で訂正するようにすること。

【回答】乗務員勤務に於いては決められた作業が終わると所定労働時間における余り時間が発生するが、規程類の訂正作業は作業毎のこれらの時間の積み重ねの中で充分に実施する事が可能である。

〈主なやりとり〉

組合:乗務員は以前から、規程類は何処に何が書かれているのか覚えてきていた。紙資料だと関連する規程をメモ書きしたりして利便性を図ってきていた。電子化されタブレットではそういった事が出来なくなった。また、個人の物ではなく共用して使用するので、何処まで訂正したのか分からなくなって困る、ワンマンの運賃表を出すのも難しく大変である。

会社:会社としては現場の意見を聞いて改善していく。ご意見はお伺いしておきます。

(2) 乗務員職場では、出勤時間より以前の早め出勤が日常化している。出勤時刻をもって勤務時間として扱うこと。

【回答】そのような考えはない。

4. 60歳以降の労働条件等について

(1) 60歳以降となると、現行の医学適正をクリアしていたとしても体力・能力の衰えは否定できない。個人に応じた職種の選択肢を拡げ専任社員、65才定年、あるいは、70才まで働ける環境を整えること。

【回答】適宜適切に対応している。

(2) 2021年4月に高齢者雇用安定法が改正され、65才までの雇用確保に加え、70才までの就業確保措置をとることが努力義務として新設された。今後の会社の対応について明らかにすること。

【回答】権限外事項である。

〈主なやりとり〉

組合:トヨタは70歳まで雇用すると報道があったが改善する考えはないか。

会社:権限外事項なので何も聞いていない。。

組合:他社では選択肢があるが考えていないのか。

会社:アイデアとしてはあるがこの場で話ができる内容ではない。

組合:このままでは65歳を待たずに辞めていく若手社員が多く出て来る。能力・体力に合った仕事に従事させることを検討すべきだ。

会社:それらを含めて本社・本部間の案件でありこの場では話さない。

(3) 希望のある場合は他職への異動を行うこと。

【回答】そのような考えはない。

(4) 乗務員の高齢者向けの行路を作成すること。

【回答】そのような考えはない。

(5) 5日間連続する勤務の指定を行わないこと。

【回答】法令等に則り適宜適切に対応している。

(6) 乗務員の乗組の希望を尊重すること。

【回答】そのような考えはない。

(7) 休日の完全な付与に加え、年間休日を150日とすること。

【回答】権限外事項である。

5. 運転規制の取り扱いについて

(1) 風規制において、規制区間が長すぎる。風の影響がない区間でも規制されるため遅延は大きくなり、お客様への説明もつかない。適切な規制区間に改めること。

【回答】運転規制区間の設定については適宜適切に対応している。

6. 教育・研修について

(1) 規程類の訂正については、訓練等で改訂箇所の説明を行うこと。

【回答】必要に応じて訓練で周知している。

(2) 運転士の訓練時間は2Hとすること。

【回答】必要な教育や訓練を必要な時間実施している。

(3) 施策の導入、基本動作等の変更、施策やアプリ導入に際して、一部の業研を全ての職場の要求であるかのような会社の回答や職場での言動が目立っているが職場の本音とは疑わしい。業研を利用した会社施策導入はやめること。

【回答】会社として必要な施策は実施する。

(4) 新たな機器、アプリケーションの活用が図られているが、異常時用は使用機会が限られ、使用方に不安がある。ランダムに訓練機会を増やすこと。

【回答】異常時の場合を含め必要な教育は実施している。。

7. 健康管理について

(1) 健康診断は社員の希望する箇所で受検できるようにすること。

【回答】権限外事項である。

(2) 健康診断を泊まり勤務者は年2回実施している。全て勤務時間とすること。

【回答】権限外事項である。

(3) 現在の運転士行路に於ける泊まり勤務の睡眠時間で4時間を確保できない行路が多くある。
絶対的な睡眠不足は健常者であっても眠気を否定できない。意識低下による事象が発生していることから会社は乗務中の飴を許可した。睡眠不足は健康面等あらゆる弊害を起こす。よって、睡眠時間実質5時間以上を確保できる乗務行路に改めること。

【回答】必要な時間確保はしている。

(4) 休養前に乗務報告書作成を強要され睡眠時間が僅少になっている。睡眠時間前の乗務報告書作成はやめること。

【回答】事象内容により必要な報告時機を指示している。

〈主なやりとり〉

組合:汚物処理等、毎回同じ事を書かされている。指令員の勤務に合わされているのではない
か。

会社:必要なものは提出していただく。

組合:締め切り時期を緩やかにして少しでも寝る時間を確保しろ。

(5) 運転適性検査(クレペリン)は午前中に終了できる時間設定とすること。

【回答】適宜適切に対応している。

8. 労務管理について

(1) 課員の私服添乗、管理者による裏面添乗をやめること。

【回答】必要な添乗や指導は実施する。

(2) ICカード(運転情報記録装置)、ドライブレコーダーを悪用した社員管理をやめること。

【回答】そのような事実はない。

(3) 乗務員に対する出場報告は、操作扱いのために休憩時間であっても落ち着いて休憩できないので見直すこと。

【回答】出場状況把握機能については労働時間外での操作を指導しており、そのような考えはない。

(4) ワンステップ活動、業研、区所でのイベント等について、年休抑制等、要員に支障が発生する事がないように運用すること。

【回答】適宜適切に対応している。

〈主なやりとり〉

組合:現場では業研・ワンステップが優先され年休が抑制されている。年休抑制は問題である。

会社:適切に対応している。

9. 駅、車両設備、沿線環境の整備について

(1) 駅、沿線の雑草・樹木対策は、早めに実施すること。

【回答】適宜適切に対応している。

(2) ATS-PTによる停止パターンの保持及び更新の分かる装置を全車両に整備すること。

【回答】そのような考えはない。

(3) 運転士タブレット(CAST)は大きく重いので携帯に負担となっている。携帯品の負担軽減を図ること。

【回答】新CAST導入により運転士携帯時刻表が省略されており負担の軽減を図っている。

(4) 停止目標は全て運転席左側とすること。

【回答】そのような考えはない。

(5) 踏切安全確保について、踏切支障報知装置、障害物検知装置の動作を視覚以外に運転士に知らせる装置の開発を急ぐこと。

【回答】適宜適切に対応している。

(6) 現行職務乗車証は、三重県内近鉄線との共用駅(津・松阪・伊勢市)では従来、使用可能であった自動改札機が使用できなくなった。当社社員はもとより近鉄社員にも迷惑を掛けしている。自動改札機使用ができるよう改善すること。運転士タブレット(CAST)は大きく重いので携帯に負担となっている。又、設置により運転席右側の視界が非常に悪い。スマートフォンだけで機能は果たせるので、携帯の負担軽減と視界確保を図ること。

【回答】権限外事項である。

〈主なやりとり〉

組合:権限外事項と回答されるが東海鉄事内での問題である。状況を鉄事から本社にしっかり伝えているのか。

会社:判断するのは本社である。

(7) HC85系は、右側視界が悪すぎる。改善すること。

【回答】そのような考えはない。

(8) 伊勢市駅洗淨線、大雨で排水が追いつかず冠水する。排水設備を強化すること。

【回答】適宜適切に対応している。

10. ダイヤ改正について

ダイヤ改正に当っては、前広な議論の場を設けること。

【回答】協約に則り適切に対応している。

11. 営業取り扱いについて

(1) IC乗車券を全線区・全駅で使用可能とすること。設置する場合は特急列車停車駅を優先させること。

【回答】トイカ利用エリアを全線に拡大する。尚、時期や方法等については別途検討していく。

(2) 私鉄共用駅ではICカード乗り換え用の誤タッチが頻発している。誤タッチ防止策を講ずること。

【回答】お客様にICカードを正しくご利用頂けるよう駅の掲示類やホームページにおいて引き続き適切にご案内していく。

(3) ワンマン列車における営業扱いを簡素化すること。

【回答】そのような考えはない。

(4) ワンマンドア扱いは全て「全車」とすること。

【回答】そのような考えはない。

(5) 乗降旅客が増加した無人駅は有人駅とすること。

【回答】要員の配置についてはお客様のご利用動向を踏まえ適切な体制としている。

(6) 「お客様サポートサービス」を無人駅に拡大展開すること。

【回答】今後もお客様サポートサービスを拡大していく計画としているが現時点で具体的計画は無い。

12. その他

(1) 2月13日、飯田線に於いて踏切事故により列車が脱線する事象があった。少ない要員で業務を回しているためこの様な異常時等は現場社員は非常に苦勞している。適正な要員を配置すると共に会社の対策を明らかにすること。

【回答】必要な要因は適切に配置している。異常時等が発生した場合は状況に応じて社員を呼び出しするなど、適宜対応している。引き続き状況に応じて対応していく。

〈主なやりとり〉

組合:社員を減らし過ぎではないのか。

会社:適正に要員を配置している。

組合:それにしてみても運転再開に時間が掛かり過ぎではないか。

会社:呼び出しに時間が掛かった。

組合:それは、人を減らしすぎた弊害ではないか。

会社:そうとは思わない。

組合:今回の事象を受けて要員を見直す考えはないのか。

会社:今の体制でやって行く、出来る体制でやって行く。

組合:組合としては運転再開が早くなるような対策を望む。現場の社員だけが苦勞する体制には反対である。改善を要求する。

会社:お話は伺っておく。

以 上