

業務ニュース名古屋

発行責任者 松山 文成

編集 業務部

申第6号「定期地本委員会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35回定期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は、現在もなお感染者が散見されている。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：新型コロナ感染症は収束していない。現場ではインフルエンザ流行時期にアルコール消毒液が設置されたが現在、設置箇所が減っている。手指の消毒は有効なので常に設置することを求める。

会社：現場での判断としている。特に指導はしていない。

組合：現場で協定でも結んだかのように設置された。今後、どのような感染症が流行するか分からない。常に予防をするべきだ。

(2) 感染症療養の勤務認証は、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、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。

〈主なやりとり〉

組合：業務委員会で成案が出来たと説明され施策は貫徹される。成案ができる以前に組合と議論すべきだ。要員計画での車掌の大幅削減で現場では不安が渦巻いている。

会社：施策は会社が決定する。車掌減の職場では丁寧に面談を実施している。

組合：業務目標の設定方が変更になった。個人の携帯電話にアプリをインストールしなければならなかった。通信に制約のある社員もいる。職場にWi-Fi設備も無い。現場では混乱している。時期尚早だ。

(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。

(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】乗務員勤務にお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勤務毎のこれらの時間の積み重ねの中で充分に実施することが可能である。

(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。

(3) 乗務員の出先地でのアルコール検査実施について議論してきた。会社は、点呼時間にアルコール検査開始で良いと回答したが、出区点検等では時間に余裕が無く慌てて作業することになり労災の危険がある。機器の改善をすること。

【回答】必要な時間は確保している。機器の改善については必要に応じ対応していく。

〈主なやりとり〉

組合：出区点検時は特に余裕が無い。2両編成と4両編成が同じ時間である。

会社：一番遠い箇所まで時間をとってあるので問題はない。

組合：構内歩行もあり余裕が無いと危険である。労外時間から出向いている社員も多くいる。時間に余裕が無いと決められた手順から逸脱することもある。出勤時間も全かがサービス労働になっている。

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：今後、労働力不足が言われている。他会社では65才以降の労働者確保にも力を入れている。権限外事項であるが鉄事としても声をあげるべきだ。

(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】法令等に従い適宜適切に対応している。

〈主なやりとり〉

組合:法令内であれば限界まで働かせるのは問題である。高齢者は疲れがなかなかとれない。

会社:適切にしている。

(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】異常時の場合も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】必要な時間は確保している。

〈主なやりとり〉

組合: 会社は着発5時間としているが入換作業があると実質4時間を切っている行路がある。組合として睡眠時間実質5時間以上を要求する。

会社: 列車体系上困難である。

組合: 意識低下による事象が多くある。人間の限界を超えている。睡眠時間僅少の行路は終了時間を早くすること。

(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: 乗務報告アプリは項目が多すぎる。動物衝撃は車両点検シートをFAXで送っている項目ばかりである。重複しているので割愛すること。

会社: 重複している部分もあると思う。

組合: 指令が交代の引き継ぎ時までに関に合うように夜中であろうが報告させているのではないのか。

会社: 必要な報告はして貰いたい。

(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。

〈主なやりとり〉

組合：裏面添乗ではないが、一般の方から動画・写真の投稿に会社としてどのように対応するのか。

会社：昨今、いろんな投稿がされているのは認識している。具体的な見解はだせない。

組合：個人で対応となるのか。会社としての対応を明らかにしていくべきだ。

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

【回答】技術力向上や車両故障及び事故発生時の原因究明の迅速化等を目的として活用している。

〈主なやりとり〉

組合：以前と回答が変わった。基本動作変更等によりドア「閉」から起動開始までの時間は短縮された。そのような時間は加味しているのか。

会社：変更された部分は確り見ている。

(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内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：運輸区の年齢構成上、毎月数名の育児休暇等が取得されている。制度としては良いが要員が現状では不足していると考え。安心して休暇が取れる要員を配置した上でワンステップ活動等の勤務を指定すること。

会社：適切な要員は配置している。ワンステップ・業研も必要な業務である。

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。

〈主なやりとり〉

組合：沿線の樹木はもっと線路から余裕をもって伐採できないのか。常にすれすれの状態である。

雨が降れば垂れ下がり列車にあたる。

会社：適切にしているが、そのような箇所があれば報告して貰いたい。除草についてはかなりの経費を掛けている。

組合：年間どれほど掛けているのか。

会社：詳細は言わない。

(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。

〈主なやりとり〉

組合：経協でも議論したきた。完全なものを目指すと言われたが現行のATS－P装置も点制御である。線制御にするか警音による装置の開発を要求する。

会社：やっていない訳ではない。

組合：高山線で踏切用ATSで停車し運転再開に時間を要した。踏切用ATSが設置された踏切の一覧表を配布されたい。

会社：時間を要した事実はある。指令には一覧表はある。

(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ている。自動改札機使用ができるよう改善すること。

【回答】権限外事項である。

〈主なやりとり〉

組合: なんとかならないのか。鉄事からも本社に要求すること。

(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。

〈主なやりとり〉

組合: 車両構造上困難であるのは分かる。高山線で触車事故があった。

会社: 高山線での事故はドラレコを見たが本当に見にくかった。

組合: ドラレコは最前部にありまだ見えるほうだ。運転士はもっと見えない。

(8) 伊勢市駅洗浄線、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ご案内していく。

〈主なやりとり〉

組合: 正しく利用されない旅客が一向に減らない。GW期間中は特に酷かった。会社は認識しているのか。

会社: 認識している。引き続き案内していく。

(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。

〈主なやりとり〉

組合：令和8年ダイヤ改で関西線は4両編成ワンマンとなる。駅改札は現行のままなのか。

会社：変更の予定はない。

組合：以前、2両編成と4両編成が混在と聞いた。2両ワンマンは全車・自転車扱いとなるとされていた。お客様のことを考えているのか。

会社：車両運用のことは持ち合わせがないので分からない。

組合：乗降できない要因となる。これを契機に全てのワンマン列車を全車扱いのみとすること。

(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な計画はない。

12. その他

(1)ダイヤ改正実施日からドア「閉」の時機が変更となる。JR東海内は発車時刻にドア「閉」となるが他会社との境界駅は現行通りの扱いとされている。駅により取扱いが違うのはミスを誘発するので統一すること。また、統一できなかった理由を明らかにすること。

【回答】他社管内においては他社のルールに従うのが基本であり他社管轄の境界駅については従前のルールとしている。

〈主なやりとり〉

組合：他社管内のルールに従い米原・新宮等は従前通りの扱いをしているが、自社の亀山駅では西日本会社はどのようにしているのか。

会社：確認していないので分からない。

組合：それでいいのか。いい加減すぎる。

(2)ドア「閉」時機の変更はお客様からの苦情によるものからとされているが、お客様にとっては線路は全国つながっているものであり、会社境界駅を意識しているものではない。今回の取扱い

は混乱を招くものとする。会社としての見解を明らかにすること。

【回答】ダイヤ改正後、お客様からのご意見もなく混乱は招いていないと認識している。

組合：15秒停車は解消したはずなのに散見される。

会社：表記上そうになっている。

組合：時間に余裕がないのは認めない。組合からは全ての作業にゆとりを持って業務ができるように今後も申し入れていく。

以 上