

- ・ 恣意的、連続する昇給・手当のカットを止めること!
- ・ 運転士・車掌への負担が多くなっている改善すること!
- ・ のぞき見の乗務員監視を止めること!
- ・ 勉強会・訓練会は日勤もしくは非番で行うこと!

9月12日、地本業務部は21回地本大会で出された発言に基づく「申2号」の職場要求に対する業務委員会を開催しました。

私たちは職場からの声を27項目の要求にして会社に訴えました。

会社はその声を無視する回答であり、更なる職場での声を広め、次の職場要求作りだそう!

要求内容と回答

1. 恣意的・不当な乗数カット、夏期手当のカットを撤回すること。
2. 連続する手当のカットを止めること。
3. 現場長は、乗数カット、手当カットの理由を本人に説明すること。
4. ミスでも事故でもない注意指導事項を昇給・手当カットの査定項目にしないこと。

回答：成績率の増減適用については公正、公平に実施している。

組合：毎回、JR東海労の組合員が恣意的、差別的なカットと連続カットが行われている。会社のこの様な扱いに抗議する。

会社：連続は恣意的、差別をしている訳でない。

組合：ミスでも事故でもない注意指導がなぜ査定理由にされるのか。

会社：注意指導も査定対象になる。発生しなかったから結果オーライでは困る。

組合：雑談的な会話が査定にされている。本人に注意指導である事が伝わっていない。また、同じ指摘を受けてもカットされていない社員もいる。

会社：注意指導が管理者から出されている本人が受け止めないのは問題だ。

組合：いちいち注意指導だと思っていない事もある。その程度の事柄を注意指導と称する査定項目としないこと。

5. 遠距離通勤となる転勤を止めること。

回答：人事異動は業務の必要性に基づき本人の適正、能力及び希望を勘案して実施して

いる。

組合：生活の配慮はないのか。

会社：適正、希望、能力など考慮している。

組合：実際に希望していない遠距離通勤の転勤が発生している。会社の適正、都合だけでやられているのではないか。

会社：希望にそわないこともある。

組合：無理な転勤を行うことによって、災害時等の出勤に支障をきたすことになるのではないか。

会社：通常の出勤が出来れば問題ない。

組合：希望者を優先的に行うこと。

6. 列車の室内灯の扱いについては車掌の判断となっているが、苦情が来た時は車掌の対応となっていて、日報提出など仕事が増えている。会社施策は会社の責任として、節電の案内と理解の啓蒙を行い車掌に負担をかけないこと。

回答：現状どおりとする。

組合：車内が暗いと苦情が来ている。

会社：その時は室内灯を点灯して貰えばよい。

組合：ポスターなどを作成してお客まさに理解と協力を求める啓蒙を行い、苦情が来ないように会社として対策を立てるべきである。

会社：ポスターは考えていない。インターネットで行っている。

組合：すべての人がインターネットを見ている訳ではない。ポスターを掲出したほうが有効である。節電の為に車掌は苦情を受けている。車掌だけに苦勞をかけるのではなく、会社もやるべきことがある、努力をすること。

7. 通勤距離・時間等に違いがあるのに一律に7時30分以降の出勤行路の前泊を禁止することは問題である。9時以前の出勤についても前泊を認めること。

回答：その様な考えはない。

組合：会社は以前、前泊を奨励していたではないか。

会社：前泊をするのに、何か事情があるのですか。

組合：まずは出勤遅延の防止策である。会社が時間を区切った理由はなにか。

会社：社会常識的にこの位の時間が適正であると考えた。これを決めないと11時まで良いことになってしまう。あくまでも業務に必要であるかどうかである。

組合：季節、天候、体調等によっても一律に決めてしまうことに無理がある。本人が希望すれば自由に前泊が出来るようにすること。

8. A T S - P Tの扱いが複雑でありミス・事故を引き起こす要因となっているので取り扱いを簡単にすること。

回答：現状どおりとする。

9. A T S - P Tのパターンに接触した場合、非常ブレーキではなく常用ブレーキに改善すること。また、運転台でパターンがあるかないか分かるようにすること。

回答：すでに回答済みである。

10. スイッチを入れた時、A T S - P Tのパターンが作られた時等の警告音（ピポーン）音声案内にすること。

回答：すでに回答済みである。

組合：A T S－P Tで停まってしまう事象は現在もあるのか。

会社：発生している。

組合：停まらない対策をすべきではないか。

会社：何が原因で停まったのか分からないので、まず停まる必要がある。

組合：信号喚口の箇所では青信号を確認し、ノッチアップしたら非常ブレーキで停まってしまう。青信号を確認しているのに停まってしまうことは問題である。ノッチアップする時にパターンが分かれば停まってしまうことはない。パターンが分かるように改良すること。

11. 関西線弥富駅、上り出発に対し踏切の手前と上り場内信号機にA T S－P Tの更新地上子を増設すること。

回答：必要な設備は整備する。

12. 関西線桑名駅、下り場内に対してA T S－P Tの更新地上子を増設すること。

回答：必要な設備は整備する。

13. 関西線川原田駅、下り場内に対してA T S－P Tの更新地上子を増設すること。

回答：必要な設備は整備する。

組合：更新地上子の増設を計画していると言うことで良いか。

会社：必要な箇所に整備するという事です。

組合：特殊扱いの駅をなくす。

会社：駅、編成両数が一定でないので、やむを得ないが努力はしている。

組合：更新地上子が多くあれば非常ブレーキが掛からず停まらなくて、すんだ事故が多くある。早急に増設をすること。

14. C型無線機の運転台に増設されたスピーカーの音量が大きすぎる。移設又は撤去すること。

回答：保留、後で論議の中で答えます。

組合：3 1 3系車両などである。受話器で受け答えをしてもスピーカーの音量が大きくて聞き取れない。またお客さんに聞かれるとまずい場合もある。撤去ではなく聞き取りやすいように改善すること。

15. 指令員が乗務員に出した取り扱い指示が間違っていた場合は乗務員の責任にしないこと。

回答：適切に判断している。

組合：指令員の指示に従って取り扱ったことが乗務員の責任になっている。

会社：ケースバイケースである。

組合：北海道でのトンネル事故に見られるように指令員の指示、乗務員の伝達が大きな問題となった。現場の状況がイメージ出来る指令員にすること。

16. 節電を理由に職場環境を低下させないこと。

回答：節電の取り組みについては各箇所において適切に対応している。

17. 勤務終了後の入浴について自由に入れるようにすること。

回答：その様な考えはない。

組合：会社として節電、省エネの目標数値を掲げているのか。

会社：特に掲げていない。

組合：節電、省エネで前泊も勤務終了後の風呂もダメでは社員は意欲が湧かないしケチケチになっている。枕カバー、浴衣は費用がかかるから止めたのか。

会社：確かに費用がかかるが細かく指示を出している訳ではない。風呂については会社の設備であるから施設管理権、秩序の問題としてもある。

組合：会社の設備と言うが我々が働いて作った設備である。現場では風呂場で労災になったとかで勤務終了後の風呂はダメになったと言われている。

会社：それが理由ではない。

組合：昔からそうであったように勤務後は仕事の汚れを落とし、帰るのが乗務労働であり特殊性であった。

会社：どこの会社でも、社員でも家に帰ってから風呂に入っています。

組合：運転士は寝る時間が短く、後の仕事を考え睡眠を優先しているのであり特殊性を考慮し、社員が気持ちよく働ける職場環境を作ること。

18. 私服で双眼鏡を使った乗務員監視をやめること。

回答：必要な確認は行う。

組合：この様な乗務員管理を指導しているのか。

会社：必要なら行う。

組合：この様な監視は、管理者と乗務員の信頼関係を無くす、無駄な労務管理である。

会社：キチッとやっていたら見られても問題ないのではないですか。

組合：こんなやり方で事故がなくなるのか。ただちに止めること。

19. P T導入後、列車の遅れが日常化している。対応すること。

回答：その様な認識はない。

組合：遅れの認識はないのか。

会社：4月、5月頃はあったが最近は遅れはないと思われる。

組合：関西線では日常的に遅れが発生している。

会社：関西線は一部、単線区間もありやむを得ない所もある。

組合：中央線も中津川奥は単線区間もあり今後、遅れが発生することになるのでないか。

会社：それは分からない。

組合：今後の様子を見て次回のダイヤ改正に活かすこと。

20. 予備員が極端に少ない運輸区がある予備員を配置すること。

回答：適正な要員を配置している。

組合：年休が出ない運輸区もあるので改善を図ること。

21. 駅での営業勉強会・運転訓練会は日勤で行うこと。

回答：すでに回答済みである。

組合：会社は必要な業務である言うのであるならば、日勤手配を行うべきである。

会社：回答どおりで勤務は会社が決めている。

組合：公休、特休で参加している社員は2時間の勉強会、訓練会の為に休養日の一日をまるまるつぶしてしまうことになる。

会社：超勤で参加してもらっている。

組合：日勤手配が出来なければ開催期間を長くするなど、非番で参加できるようにする

こと。

22. 営業勉強会・運転訓練会で管理駅から非管理駅への移動時間も超勤扱いとすること。

回答：すでに回答済みである。

組合：参加者は着替えて移動、参加するのであるから勤務扱いにすること。

23. 乗り越し精算機、RR50に領収書発行機能を付けること。

回答：その様な考えはない。

組合：手書きよりスピーディに発行できることになる。

会社：宛名などを手書きで書く必要があるからそれほど変わるものではない。

組合：岐阜駅では月に150枚位領収書を発行している。

会社：1日平均2枚でしかない。大変なことではない。

組合：機械のプログラムを変えるだけの事で済むことである。改良すること。

24. 業務で使用するシャチハタ印を与えること。

回答：すでに回答済みである。

組合：過去にも要求をして、会社は請求をして貰えれば良いと答えたが、請求しなければ出さないのか。業務で必要な物は会社が用意をすること。

25. 一人泊まりの駅では二人泊体制にすること。

回答：その様な考えはない。

組合：一人は危険である。

会社：何か発生したら、管理駅から来て貰えばよい。

組合：管理駅と言っても近くにないし、代わりの社員もいないではないか。何か起こってからでは遅い。直ちに改善を図ること。

26. 土岐市駅の出札窓口の釣り銭と券売機の釣り銭を元の金額に戻すこと。

回答：現状どおりとする。

組合：なぜ釣り銭準備金を減額したのか。

会社：売り上げを基準とした。

組合：売り上げには波動がありピーク時に売り上げを基準とすこと。

27. クレジットの駅控え表示を赤印字すること。

回答：その様な考えはない。

組合：若い社員でクレジット控えの誤渡しが多く発生している。営業課厳しい事を言ってくるが、会社としても効果的な対策を考えること。

以上