

会社は職場で発生している全ての諸問題を受け止め、誠実に対応するべきある。

名古屋地本は9月26日、「第22回地本大会発言に基づく職場要求について」業務委員会を開催し各代議員から出された職場要求に対して改善を求め議論しました。

記

1. 乗務カバンに入れる規程類を減らすか、タブレット（iPad）化にすること。

回答 その様な考えはない。

組合：カバンに入れる資料が多すぎる。カバンの中がすごい状態になっている。女性はもっと大変だ。手にマメもできている。

会社：必要な資料だ。中身を減らすことは考えていない。現行タブレット化する様な考えはない。

組合：タブレット化すれば規程の訂正もデータ送信でき、異常時での項目に対する検索も容易である。

会社：全乗務員がタブレットを自信をもって扱うことができるのか。

組合：訓練するだけのことではないのか。

会社：タブレット化での問題点も考えているのか。

組合：まだそこまでは考えていない。しかし、時代はペーパーレスである。導入に向け検討すること。

2. 熱中症の予防にお茶（ミネラルウォーター）と塩飴を支給すること。

回答 その様な考えはない。

組合：熱中症対策には塩分と併せて水分の補給が大切である。

会社：会社としては支給する考えはない。

組合：国鉄時代にはウォータークーラーが職場に設置してあった。水分が補給できるようにすることも会社として考えるべきではないのか。

会社：全て会社が用意するならば、食事も用意しなければならなくなる。

組合：極端な話しはしていない。どうして塩飴だけなのか、配慮すべきだ。

3. 乗務中の水分補給を行った事に対する乗務報告書の作成を求めないこと。

回答 その様な考えはない

組合：なぜ停車中に水分補給をするだけで報告書が必要なのか。乗務報告書の作成があると飲むのを止めようという気になり、熱中症を起こすことにつながる。

会社：しっかり、報告書を提出している乗務員もいる。提出してもらえばいい。
組合：そもそも、乗務員室で水分補給をしてお客様から苦情を言われたことがあるのか。
会社：苦情を言われた時に、報告書が出ていないと対応できない。
組合：考えすぎである。病気予防の水分補給をとやかく言うことがおかしい。神経質になりすぎだ。乗務報告の作成を求めないこと。

4. 中央線奈良井駅は乗降人員が多ので全車扱いにすること。

回答 その様な考えはない。
組合：なぜできないのか。
会社：お客様が多いときには指令に連絡して全車扱いを指示を得るように連絡している。
組合：停車して、連絡するときには、すでにお客様はドア付近に立っていてそれから時間をかけることは、お客様に迷惑をかけることになる。
会社：混雑するときなどの予想はできないのか。
組合：予想つきにくい。
会社：現行通りでやってもらう。
組合：運転士判断で全車扱いにすればいい。指令に連絡するという事は全車扱いでしか無理ということなんだから、運転士が判断することが正しいということだ。
会社：基本は守ってもらわなければならない。
組合：奈良井駅より乗降旅客の多い、坂下、南木曾、上松が自車扱いになる。さらに問題は拡大している。改善すること。

5. 「鹿」徐行を設定しているが常に遅れが発生するので、遅れに対する時分を盛った運転時分にすること。

回答 その様な考えはない。
組合：遅れが出れば、運転士は回復運転をしようとする。それに無理があれば安全上問題が出る。
会社：鹿の徐行区間は変更するものでダイヤに反映できるものではない。
組合：鹿徐行は有効である。ダイヤのスジをねかすことはできないのか。
会社：鹿は生き物だから変更が出る。
組合：飯田線では鹿とぶつかる可能性のある列車は4～5本である。列車の遅れが出ないようにすることはそう難しいことではない。
会社：徐行は常に連続するものではない。早く到着できるものを、時間を調整して遅らせることはサービス上よくない。
組合：鹿によって遅れることがサービス上いいことではない。ダイヤ改正で余裕のある運転時分を検討をすること。

6. 「鹿」など動物と衝突すると指令とのやり取りに時間が掛かるので簡素化したやり取りにすること。

回答 必要な情報伝達は行う。
組合：すべて必要なものなのか。
会社：そうである。
組合：今後の鹿に対する対策は検討しているのか。
会社：これまでも様々な対策を行ってきた。南紀でも対策をした。
組合：飯田線はナイトサファリ化している。鹿、イノシシと様々な動物と遭遇する。
会社：鹿の生態も変わってきている。
組合：自治体と対策会議などが開催できないか。自治体も畑が荒らされ迷惑しているはず

だ。JRが対策会議をすれば地方への貢献にもなる。今後のさらに対策を進めること。

7. 駅での勉強会・訓練会は全員が非番もしくは日勤手配で出席出来るようにすること。

回答 勉強会、訓練会は業務上必要なものであり、特に出勤制の職場においては一部社員についてそれが休日勤務となることは今後もあり得る。

組合：4日間で設定すれば、休日の出勤は大幅に改善される。

会社：教える側の勤務状態もある。

組合：休日は休むためのものである。法的にもその目的で定められている。また、2時間の訓練で通勤に1時間30分かかれば、半日以上が費やされてしまう。休んだ気にならない。改善すること。

8. A T S－P T安全装置で止まった事象は事故扱いにしないこと。

回答 発生した事象に対しては必要な調査を行い個別に判断する。

組合：止まるということは安全側に機器が動作したことで問題ないではないか。

会社：過失かどうかは会社が判断する。

組合：よく現場で話されているが、要注意駅のノッチ扱いで非常ブレーキが動作すると過失にされている。A T Sの取り扱いの問題であり、規定上の問題はないのではないか。

会社：定められた取り扱いを行っていないから過失である。

組合：インジケータを設置すれば止まることはなくなる。その方が会社として得ではないのか。非常ブレーキが動作しない、インジケータの設置を要求する。

9. E D Sの自主訓練は超勤扱いとすること。

回答 その様な考えはない。

組合：自主訓練と言いながら強制になっているのではないか。

会社：その様なことはない。

組合：区長がE D S試験に落ちたから自主訓練を行うように言ってきている。

会社：それはあくまでも自主的なことである。

組合：そもそもE D Sは技量向上を目的にしたものであるから試験扱いして合否を行うのはおかしい事である。

会社：会社は色々な場面を想定して訓練をしているのである。

組合：E D S訓練を求めるのであれば全て超勤扱いとすること。

10. 天竜峡駅、電留1番と伊那大島駅での出区点検はカーブしており、車両後部を点検するのに移動が伴い時間が掛かるので点検時間を増やすこと。

回答 必要な時間は確保している。

組合：現場では時間がないから問題にしているのである。

会社：出区点検の作業には幅が持たせてあるからその必要はない。

組合：どこにそんな幅が持たせあるのか。みんなは早めに出て行くから出来ているだけではないか。

会社：現状で問題ないと考える。

組合：出区点検作業要領にないことを求めているのだから、点検項目が増え時間が掛かっているのであるから準備時間を増やすべきである。

11. 豊橋運輸区、東海道組みと飯田線組みとの年休の発給にアンバラがあるので均一に出

るよう改善すること。

回答 適正な要員を配置しており現行のとおりとする。

組合：年休も、順番が飛び越され出ないことが多い。現状をどの様に把握しているのか。

会社：多少のアンバラはあるが、ならして見たら適正である。

組合：豊橋運輸区の特殊な事情があり、つねに飯田線が足りない状況である。東海道組みは出ているが飯田線組みは出していないのではないか。

会社：若干その様な傾向はある。

組合：飯田線に乗務できる運転士が少ないことから年休のアンバラが出るのではないか。

飯田線に乗務出来る運転士を養成することが必要である。

会社：女性運転士がいる、転勤などもあり理想通りには行かない。

組合：飯田線組みに必要な運転士がいない事もあるが他に業務研究とか職場の行事とかが重なり年休が出にくくなっている現実もある。

会社は均等に年休が出るように要員配置を考えること。今後も職場での問題があれば申を出して改善を求める。

以 上