

名古屋地本は5月8日、第26回地本委員会の出された発言に基づく要求として申11号による業務委員会を開催し労働条件、職場環境の改善を求めた。

**乗務員の労働条件は毎年、ダイヤ改正毎に厳しくなっている。
安全確保の為に、これ以上の効率化・労働強化は問題！**

共通項目

1. 乗務員における睡眠時間の減少や拘束時間の拡大は、安全運転に影響を与えている。
現場の意見を聞き行路ごとの問題を解決すること。

回答：現場段階では労使関係はないが行路作成にあたっては就業規則、乗務割交番作成規定に基づいて作成している。

2. 専任社員になってもやりがいをもって仕事ができるように、賃金面の改善をすること。
また、専任社員Vの区分を廃止すること。

回答：本部本社間での協議事項なので回答はしない

3. 60才以降も働ける高齢者交番、高齢者勤務体系を作成すること。

回答：その様な考えはない。

4. 60才以降も乗務員を続けるために、個人との対話の場を拡充し、身体的・肉体的な負担を軽減する施策を行うこと。

回答：現場段階では労使関係はないが現場長、社員とがいろいろなコミュニケーションを図っている。なお乗務員勤務については就業規則、乗務割交番作成規定に基づき作成している。

5. 各職場で発生している早め出勤の奨励・強制は止めること。

回答：早め出勤を強制している事実はない。

運輸区関係

1. ATS-PTのパターンにより非常ブレーキ動作が頻繁に発生している。JR西日本ではPTのパターンが残っていることを音声で知らせるシステムが出来ている。JR東海でもその様なシステムを導入すること。

回答：その様な考えはない。

2. 駅移動で年休が出にくくなっている。年休の発給に支障を発生させないこと。

回答：適切に対応している。

3. 飯田線では凍結による空転が発生している。砂撒き装置等の改善を図ること。

回答：必要な対策は実施している。

4. 列車遅れを回復するTR標識の設置と違いが場所と区間により扱いに違いがあり煩雑になっているので統一をすること。また、特殊な取り扱いを止めインジケータ類の導入を図ること。

回答：1と同じ

5. 睡眠時無呼吸症候群の運転士でCPAPを使用している人の取り付け時間と収納時間を超勤とすること。

回答：その様な考えはない。

営業関係

1. ICカード使用に関する全国共通ポスターではエリアを越えて利用出来る様な誤解を与えているので改善をすること。

回答：必要な注意喚起を行っている。

2. トイカエリアを中央線南木曽駅まで早急に拡大すること。

回答：その様な考えはない。

3. 各駅にICカードの訓練用のICカードを用意すること。

回答：各駅にはトイカ訓練用カードを配布してある。

4. 勉強会、訓練会、サービス勉強会は非番日又は日勤扱いで開催すること。

回答：勉強会・訓練会は業務上必要な物であり特に出勤制の職場においては、一部の社員について、それが休日勤務となる事は今後もあり得る。

5. 管理駅からの被管理駅への助勤は毎月定期的に入れること。

回答：必要な対応を実施している。

6. 土岐市駅の泊まり勤務を2名体制にすること。

回答：その様な考えはない。

7. 土岐市駅の要員は助勤体制ではなく固定体制にすること。

回答：必要な要員は配置している。

8. 金山駅出札2窓を泊体制にされたい。休憩時間が取れないため泊まり勤務にされたい。

回答：その様な考えはない。

9. 列車遅れの時に金山駅の東海道線用の行き先表示板が、列車発車前に変わってしまうので改善すること。

回答：適時適切に対応している。

10. 金山駅改札口を東海道線側にも増設されたい。

回答：その様な考えはない。

11. 熱田駅、夕食時は現行45分の休憩時間を50分に変更されたい。

回答：その様な考えはない。

12. 熱田駅休憩室の椅子を交換されたい。

回答：その様な考えはない。

名両区関係

1. 構内安全通路を直線的に線路横断できるように改善すること。

回答：その様な考えはない。

2. 通路等の凍結に備えて融雪剤を十分に準備すること。

回答：必要な融雪剤は準備している。

3. 通路等の凍結に備えて安全靴に装着する滑り止めを準備すること。

回答：その様な考えはない。

4. 庁舎2階の喫煙コーナーに雨が入り込まないように囲いを付けること。

回答：その様な考えはない。

主な議論

乗務労働の大変さは一切考えない行路作成になっている！

組合：就業規則、乗務割交番作成規定に基づいていると言うが、ダイヤ改正するたび毎に睡眠時間が短くなり、拘束時間は長くなり厳しくなるばかりである。

会社：コミュニケーションを取っている中で管理者が聞きながらダイヤ改正の中に反映させている。

組合：乗務割交番作成規定の中には睡眠、拘束時間の規定はない。
会社：議事録確認の中にはある。
組合：現場では大変だと言う声が出ている。高齢者の場合、技術と経験はあるが肉体的な衰えがある。安全の問題となってくる。行路作成する人は規則・規定だけで作成し乗務をしている運転士の事などは考えていないのでないか。
会社：基準に満たない運転士は配置転換している。
組合：他会社では高齢者用の業務、職場を作るなどしている企業もある。
会社：乗務労働はライン作業等とは比べることは出来ない。
組合：今後、60才以降の労働条件について会社は検討することが必要ではないか。
会社：高齢者行路を作ると若い人にシワ寄せが行くことになる。コミュニケーションの中で肉体的に大変だと言ってもらえれば考える。
組合：管理者は頑張ってくださいと言うだけではないか。労使でしっかり考える問題である。
会社：本社、本部間の問題でもある。
組合：在来線と新幹線とでは条件が違う。鉄事でも検討をする事柄である。若い人からも自分たちでも大変だから50歳の人は大変ですよと言われる位の厳しい仕事になっている。

言われた本人は拒否できない状況なのでは

組合：早め出勤について強制していないと言うが、管理者から言われれば強制となっている。
会社：世の中、一般として早めに出勤することは社会人として懲憑していることはある。指示、命令はしていない。
組合：早め出勤に遅れたら何かペナルティーなるのか。
会社：ペナルティーはない。
組合：自宅を出たら電話するなど求めている。
会社：対策などとして話は聞いている。
組合：一度、やった人には大きなプレッシャーとなっている。
会社：自発的、自主的なものである。早め出勤をやる事に助かっている社員もいる。
組合：1時間も前に出勤している事象があるが行き過ぎである。

JR東日本もJR西日本も取り入れているシステム

組合：ATS-PTのパターンが残っている事を知らせるシステムが他会社では行われている。東海では何故やらないのか。
会社：他会社のことですから。
組合：乗務員の立場から考えるとその様なシステムがあれば運転に余裕が出来るし、また非常ブレーキがかかることによる列車の遅れは少なくなる。
会社：その必要性がないと考える。
組合：運転士の側は必要としている。
組合：CPAPをを持ったの通勤、乗務は荷物が多くなって大変である。持たないで乗務した場合、どうなるのか。
会社：CPAPを条件としているから、条件を満たさなければ乗務出来ない。
組合：処分の対象になるのか。
会社：意図的に持っていなかったとなれば対象になる。
組合：CPAPを2個ほしいという意見がある。なぜ無理なのか。
会社：医者判断によるものであるからだ。

組合：なぜ超勤を求めるのかはCPAPを使用後、清掃をして収納する必要から、起床時間を早めるので睡眠時間が少なくなり、大変あることからその分の保障を求めているのである。

ICカードの利用者が便利の良いように改善を

組合：休日などはICカードで乗り越してくるお客様が多い。簡単に処理できる方法に改良すべきである。

会社：会社エリアを越えたときの場合なのか

組合：ICカードを利用するお客様は、どこから乗っても、どこで下車しても使えると考えている。

会社：掲示と車内放送などを行っている。

組合：金山駅、東海道線ホームのLEDシステムに不具合があるので改修すること。出札窓口の体制も2名の泊体制にすること。

会社：出札窓口については問題ないと考える。

組合：改札口が一か所しかないので東海道線と中央線の旅客が集中することがある。東海道線側に改札口を設置する事によりスムーズな流れとなる。

組合：本日の回答では職場でコミュニケーションを図ると議論された。職場には多くの問題がある今後も管理者には積極的にコミュニケーションを図り改善を求めて行く。

以上