

# 業務速報

国鉄労働組合名古屋地方本部

発行責任者：土谷 敏幸

編集責任者：脇田 力

2022. 2. 5 No. 583



## 感染急拡大の中で 責務を全うし、働く乗務員の 声に耳を傾けよ

### — JR東海鉄道事業本部との業務委員会を開催 —

昨年11月1日にJR東海鉄道事業本部に対し、申し入れていた申第2号「乗務員業務に関わる改善要求について」について1月21日に回答を受け、議論した。

組合側：脇田執行委員・水落特別執行委員・大前特別執行委員

会社側：営業課廣森係長・人事部人事課 竹村課長・人事部人事課 森係長

| 項目  | 回答   |
|---|--|
| <b>【車掌】</b><br>1. 車携機による出場確認は労働時間外終了後1分では不可能なので見直すこと。 | 現在、内容を検討している。  |
| 2. 車携機の性能改善を行い、操作発券が早く行えるようにすること。                     | 現時点で性能改善の予定はない。  |
| 3. ドア閉とした時、すべての車側灯が滅灯したことを手元で確認出来るようにすること。            | ホーム上の安全確認とは、列車が進行を開始するにあたりドアのみならず、ホーム上の黄色い線の外側も含め支障がないことを確認することである。<br>お客様の乗降等が確認困難な場合は、運転士と相互確認を実施されたい。 |
| 4. 人身事故での「人が列車に接触した触車事故」の表現を分かりやすい言い方に変えること。          | 車内放送については、専門的な用語を使用せず、お客様に分かりやすい文言であることが重要であり、現在の文言を変更する予定はない。   |

|  |  |
|--|--|
| <p>5. 車掌の年休付与は1勤務単位の付与をやめ<br/>暦日単位の付与にし、申込んでいない日<br/>は臨改札行路を乗務させること。</p> | <p>年次有給休暇については、一労働日（暦日）<br/>を単位として使用することとしている。な<br/>お、交代勤務等の二暦日にわたる勤務の場<br/>合には原則として二暦日の単位にて年休を<br/>付与することとしており、今後も取り扱い<br/>については変更する考えはない。</p>                                      |
| <p>6. シーツ交換は以前のようにCMCと契約<br/>すること。</p>                                   | <p>全職場のシーツ類を、使用する都度交換す<br/>るとなると作業量が膨大になり、これまで<br/>通り関係会社において対応することは現実<br/>的に困難であるため、使用する社員自身が<br/>シーツ・掛け布団カバーの取り付けと取り<br/>外し、休養室使用後の寝具類の整理整頓等<br/>を行う形としたものであり、そのような考<br/>えはない。</p> |
| <p>7. 運輸区の天井の清掃をCMCと契約する<br/>こと。</p>                                     | <p>清掃作業の範囲については、汚損度合いの<br/>状況を勘案しつつ精査しているため、その<br/>ような考えはない。</p>   |
| <p>8. 小泉駅下り4両位置にITVを設置すること。</p>  | <p>現時点で計画はない。</p>  |
| <p>9. キハ75型の優先席を増やすこと。</p>   | <p>優先座席数については、優先席の利用状況<br/>を勘案しつつ検討しているため、そのよう<br/>な考えはない。</p>   |
| <p><b>【運転士】</b><br/>1. 立ち上げに時間がかかり、たびたび不具<br/>合を起こすキャストの性能改善をすること。</p>   | <p>現時点で性能改善の予定はない。</p>   |
| <p>2. 金山駅は自動で停車できる設備を導入す<br/>ること。</p>                                    | <p>現時点で計画はない。</p>  |
| <p>3. 飯田線のIC利用エリアを本長篠駅まで<br/>延長すること。</p>                                 | <p>トイカエリアについては、経営上の合理性<br/>を前提としており、現時点でこれ以上の拡<br/>大予定はない。</p>   |

## 今後、見直すのか、 見直さないのか

- 【国労】車掌1項について、現在内容を検討しているとのことだが、今後やるのかやらないのか。
- 【会社】それも含めて検討している。
- 【国労】出場報告の労外終了前10分、後1分についてはどうなのか。
- 【会社】それも含めて検討している。
- 【国労】了解した。検討結果により、問題があれば提起する。

## 高機能だが、性能がついてきていない。改善を

- 【国労】車掌2項について、例えばホームライナーで整理券を発券する際、発券後フタを閉じて開けると画面が消えている。再開閉して数秒たたないと画面が点かない。次の発券までに時間が掛かるということがよくある。また、使用していなくても電池が減るのが早い。高機能だが、性能がついてきていない。改善できないのか。
- 【会社】現行のものを未来永劫使うわけではない。改善する時は現場の意見も吸い上げながら行うことになる。
- 【国労】以前の車発機と呼ばれていた頃の物は反応が早かったし、よく使う乗車券類を自分で登録することが出来た。今の車携機では、それが出来ないし、反応も遅い。しかし、経路入力のほか、いろいろな機能が役に立っているのも事実である。せっかくの高機能に伴う高性能になれば良い。

## 車側灯が確認しづらい 見合ったものに改善を

- 【国労】車掌3項について、ホーム上やドアの開閉に伴う確認は、見にくい箇所についてはITVなどで確認出来るが、車側灯に関しては天候や時間帯によって見にくいことがある。昔のお座敷列車などでは車掌室で車側が消えたことが表示されるようになっていて、それを確認した後に出発合図を送っていた。現行車両は出発合図が知らせ灯式の時代のものであり、ブザー式に変わった現在はそれに見合ったものにするべきではないか。
- 【会社】手元で確認出来るものがあればあった方が良いとは思いますが、現場で指導されているとおりに、確認しづらかったら離れてみたりとか、運転士と確認するとかで事足りていると考えている。
- 【国労】新型315系車両は、それに関して配慮されているか。
- 【会社】そのようなものはない。車側灯そのものは見やすくなっていると考えている。
- 【国労】車側灯の滅灯確認をモニター画面で行うことは良いのか。
- 【会社】作業要領上ではそうっていない。個人の工夫で行っていること。
- 【国労】補助的なことということか。
- 【会社】そうだ。

## 事が起こらないと 改善されない。 現場の声に答えよ

- 【国労】いつも感じることだが、大きな事象・事故が起こらないと改善されない。今回の車側灯に関しても、停車駅で出発合図を送り、運転士がつかれてブレーキを緩め、利用者が怪我をしたなどとならない限り、ハード的な改善はされない。そういう取り返しのつかないことにならないためにも現場からの声

を大切にすることを求める。

- 【国労】車掌4項について、駅要求でも議論されたが、小学生でも分かるような言い方にすべきではないのか。わざわざ、「接触する触車事故」などと分かりにくい言い方をしなくても良いと思う。「衝撃する」の表現も違和感がある。
- 【会社】小学生でも分かるように表現することも重要だが、正確にどう伝えるかということもあると考える。

## 年休は一年間で 10回の請求に留まる 改善を求める

- 【国労】車掌5項の年休に関して、年間20日付与されているが泊まり勤務だと一度に2日使うことになり、一年間で10回しか申し込むことが出来ない。年度末で残日数が僅かの時は配慮されることもあるが、申込日以外を臨改行路にするとか出来ないのか。会社都合で日勤勤務になることがあるがどうか。
- 【会社】法令上、会社の業務運営の必要に則って行っているので現時点で変える考えはない。
- 【国労】車掌6項、シーツ交換について、社員自ら交換するようになった経緯は何か。
- 【会社】毎日交換するようになったためである。
- 【国労】それはコロナが影響しているのか。
- 【会社】コロナは関係ない。安全衛生上の理由からで会社としてもお金をかけてやっている。
- 【国労】経費削減になっているのか。
- 【会社】毎日交換になったので、経費は以前よりかかっている。
- 【国労】車掌7項、天井の清掃だが、箇所によっては蜘蛛の巣が張ったままとかひどいところがある。その都

度、区に言えば良いとは思いますが。

- 【会社】そうだ。
- 【国労】車掌8項、小泉駅のI T Vだが、現場からの声があることは把握しているか。
- 【会社】現場から声があがっていることは承知している。
- 【国労】それに対して対策はないのか。
- 【会社】現時点ではない。
- 【国労】I T Vの設置は出来ないのなら、それに代わる対策は考えていないのか。
- 【会社】運転士と打ち合わせをして確認するとか、横に離れて確認するとかの指導はしている。

## ホーム上の混雑 乗込後は確認できない 対策を講じよ

- 【国労】小泉駅は、多治見西高校の最寄り駅で、607Dと609Dで学生の降車が多い。跨線橋が前寄りにあり、若干カーブしている。反対列車の通勤・通学旅客の行き来と重なり、前寄り1両付近のホーム上が混雑している。横に離れれば見えるし、運転士と相互確認をすれば、ドアを閉めることは出来る。しかし、乗務員室に乗り込んで出発合図を送ってからは、1両目付近が見通せない。運転士も見ることが出来ない。危険な状態だ。I T Vを設置出来ないなら、他の対策を講じるべき。何かあってからでは遅い。
- 【国労】車掌9項だが、キハ75の優先席、一編成2両に対して、ワンボックス4人しか座れない。3両編成でも同様。優先席の案内放送をしているのに、席が少なすぎないか。新型315系では優先席がしっかり表示されている。75系でも同様にすべきではないか。

- 【国労】運転士1項だが、キャスト、電源を入れて立ち上がるまでに7分掛かる。次回、キャストを改善する時にはもっと早く立ち上がるようにされたい。
- 【国労】運転士2項、金山駅の可動柵について、自動で停車出来るようにすることは難しいとは承知している。今後の要求として申し上げておく。
- 【国労】運転士3項、飯田線のトイカエリアについて、運転士は列車ごとに処理票を作成して区に提出しているが、統計は取っているのか。
- 【会社】統計は取っていると思う。
- 【国労】それを踏まえた合理性を前提として設定しているのか。
- 【会社】そればかりではない。

## 利用者のサービス上から エリア拡大を

- 【国労】利用者へのサービス面からもそのようにすることを求める。

以上