

「駅、運輸所関係における職場諸要求」に関する申し入れについて業務委員会を開催！

11月19日、13:30より支社会議室において関西支社と業務委員会を開催しました。出席者は組合側業務委員・山下副委員長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

議論の前段で、「新幹線車掌の車内改札の変更・・・」についての提起を受けて議論をしました（別の業務ニュースで報告）。当日は職場諸要求の議論予定をしていたにも関わらず、時間を必要とする提案、議論を最初から想定していた会社に対して抗議しました。結果、「駅、運輸所に関する職場諸要求」に関する議論が途中で終わり継続となりました。

大仕業所分会組合員への納得できない「通勤費の戻入」に関して抗議！

会社は、大阪仕業検査車両所分会の組合員に対して通勤費の戻入を通告してきました。会議の中で抗議すると会社は「通勤手当は会社が支給するもの」「支給の事実が違えば差額は精算するのは当たり前」と強硬な姿勢で主張し、さらに「本人が認めている」と勝手に解釈した回答を繰り返しました。不当な通知であり認められないと抗議しました。

《「申」第10号「2015年度職場改善諸要求の申し入れ（駅、運輸所関係）」に関する申し入れ（2015年9月14日申入）に対する会社回答》

I. 駅の共通の改善要求

(1) 新大阪駅の案内所は常時二人で接客出来るようにし、一人で接客することがないようにすること。そのため案内所担当者を車椅子等の業務に担当させないこと。

【回答】業務量に応じた適正な要員を配置しており、現行通りで対処されたい。

(2) 新大阪駅では土曜日、日曜日および祝日は車椅子等の件数が多いため、営業二科の日勤機動、総案機動を2名とすること。

【回答】業務量に応じた適正な要員を配置しており、現行通りで対処されたい。

(3) 新大阪駅の改札（中央口、南口、乗換口）および内勤の要員を1名増やすこと。

【回答】業務量に応じた適正な要員を配置しており、現行通りで対処されたい。

(4) 新大阪駅ホーム端の全業務用扉に自動ドアクローザーを設置すること。

【回答】現行通りとする。

(5) 京都駅の案内所の営業時間は21時までとすること。また、21時以降の遺失物の取り扱いは内勤で対応すること。

【回答】お客様のご利用状況を考慮しつつ、適切に設定している。

(6) 京都駅の遺失物対応のパソコンを1台増やすこと。

【回答】 現行通りとする。

II. 運輸所の共通の改善要求

1. 運転士・車掌業務共通関係について

(1) 専任社員限定行路を設定すること。

【回答】 設定する考えはない。

(2) 乗務前の諮問は行わないこと。

【回答】 今後も必要な業務指導等を行っていく。

(3) 訓練内容を改善すること。(知識確認と称する試験を止めて要点・対応説明などの内容にする)

【回答】 今後も必要な業務指導等を行っていく。

(4) 新大阪ホーム端乗務員詰所を常時開放すること。

【回答】 そのような考えはない。

2. 運転士業務関係について

(1) 車両所構内の昇降台下をスラブ化すること。

【回答】 現行通りとする。

(2) 大一両、東一両食堂へは制服の上着なしで行けるようにすること。

【回答】 現行通りとする。

(3) 徐行・ノッチ制限表で上り、下り、前半、後半、を1枚で表示すること。1枚で表示出来ないときは前半と後半の2枚ものにする。

【回答】 現行通りとする。

(4) 引き上げ線の「停車・通過の確認喚呼」は省略すること。

【回答】 そのような考えはない。

(5) 各駅、各車両所の停止位置目標・一旦停止標識を見やすくするため、LED化すること。

【回答】 支社権限外事項である。

3. 車掌業務関係について

(1) G編成搭載の車内PHSを通信状態良好の機種に全て交換すること。

【回答】 通話途切れ防止のため、PHS端末のアンテナ切り替え条件を変更し、通話状況の改善を確認している。

(2) 喫煙号車の車内改札は、中止すること。

【回答】 セキュリティや、サービスの観点から必要な改札は行っていく。

(3) 新幹線の自由席の改札は省略し、指定席の改札も改札情報を活用して空席の箇所のみとすること

【回答】 セキュリティや、サービスの観点から必要な改札は行なう。

(4) 車内巡回チェックシートは、廃止すること。

【回答】 そのような考えはない。

(5) 全ての乗車券類の取り扱いに関する資料は、毎年更新した資料を会社が責任を持って配布すること。内容については、会社が責任をもって説明すること。

【回答】 現行通りとする。必要な情報は訓練、掲示、資料訂正、配付資料等で周知している。

(6) 毎月車内に搭載する時刻表は、車両所等で搭載し、乗務員に依頼しないこと。

【回答】現行通りとする。

(7) 車掌携帯端末機で座確する時の時間制限（発車前後の条件の撤廃）をなくすこと

【回答】現行通りとする。

(8) 車掌の腕時計は日付表示付きの電波時計とすること。

【回答】現行通りとする。

(9) 「過不足金発生」に伴うチェックシート記入に関わる時間は労働時間とすること。

【回答】労働時間で対応している。

(10) 全乗務員にJRの駅、営業所等の連絡先をまとめた携帯用の資料を貸与すること。

【回答】車掌携帯端末の機能等を活用されたい。現行通りとする。

(11) 新大阪～名古屋間の「こだま号」の車掌乗務を3名とすること。

【回答】現行通りとする。

(12) 緊急開扉取扱時の喚呼と喚呼用語を簡素化すること。

【回答】現行通りとする。安全確保の観点から確実な作業確認が必要であり、これに沿って車掌マニュアルにも定められている。

4. 設備・環境改善について

(1) 大一運、大二運の入口から詰所に至る箇所に設置されている監視カメラを撤去すること。また、入所の際、社員証提示のみで入所可となる取扱いに変更すること。

(2) 大阪第二運輸所の組合掲示板を運輸所出入口正面に移設すること。

(3) 大一運、大二運の待機室にV C 2 4 端末装置を設置すること。

(4) 大一運、大二運のロッカールームに乾燥機及び乾燥室を設置すること。

(5) 大一運輸所の浴室とロッカールームにドライヤーを増設すること。

(6) 各詰所に冷水器を設置すること。(乗り継ぎ詰所も含む)

(7) 大一両5階と9階に自販機を設置すること。また、9階乗泊に喫煙ルームを設置すること。

(8) 全乗泊における業務用・私物携帯電話の電波状態を改善整備すること。

(9) 東一運の貴重品ボックスが壊れた状態が多いので、新設・増設すること。及び名古屋上り・下りホーム乗務員詰所に貴重品ボックスを設置すること。

(10) 名古屋駅上り、下り各詰所のテレビの映りを改善すること。

(11) 各乗務員待機室にリクライニング式ソファを設置すること。

(12) 東一両食堂へ行くための自転車を設置すること。また、バス利用可とすること。

(13) 東一運・東二運の浴室を拡大し空調を新設すること。

(14) 東一両乗泊に乾燥機を設置すること。また、三島、品川乗泊に洗濯機と乾燥機を設置すること。

5. 勤務について

(1) 毎月年休発給可能となる要員を確保し、最低でも年休抽選順位1番の年休発給を保証すること。

(2) 予備月の勤務発表5日前を7日前にすること。

(3) 休日出勤指定者へは、前もって本人へ承認確認をすること。

(4) 特休付与は就業規則を遵守し、1ヶ月の特休付与を5～6日、年間休日を完全120日とすること。

- (5) 小交番制から大交番制にすること。
- (6) 訓練の待ち時間を労働時間とすること（前訓練を含む）。また、訓練の待ち時間を1時間以内にする。
- (7) 規程類の訂正に伴う時間及び各対策シート等作成に伴う時間は、労働時間とすること。
- (8) 次勤務の電話確認は、会社側から責任をもって行うこと。または行路指定を行い電話確認を廃止すること。
- (9) 乗務手帳の持ち帰りを認めること。
- (10) 昨年度の社員1人あたりの年休付与日数と、年休を失効した社員数を運輸所毎に明らかにすること。

6. 福利厚生に関する改善要求について

- (1) 石綿の検診は、退職後も会社が責任を持って検診させること。
- (2) 無呼吸の器具を各所に設置してカードだけの持参で行けるようにすること。
- (3) 労災申請に伴う事柄は、会社が責任を持っておこなうこと。
- (4) ワイシャツ及び靴下を貸与品とすること。
- (5) 冬服の洗濯回数をふやすこと。
- (6) 運転士の夏制服の上着を省略し在来線と同様とすること。
- (7) 新人の乗務員に対して、雨カップが貸与されていない。全乗務員に貸与すること。

以上

《 議論内容 》

I. 駅の共通の改善要求

組合：新大阪二科の業務量は何に基づいて出しているのか。出している業務量と配置している社員数、要員との関係はどうなっているのか。具体的に説明されたい。

会社：お客様の問い合わせ状況の一概では言えない。要員によっても違う。トータルで平均的なところはこれぐらいかということをしてる。

組合：数字では表せないのか。回答でも出たことがない。これぐらいと言われても納得のしようがない。

新大阪駅二科の要員、「トータルで判断する」!

会社：数字では出ないが色々な切り口がある。件数、対応時間等そこにいる方の体感はトータルではなく瞬間的な波動を感じてるのかと。同じ5件でも平準で来るのか固めてくるのと。トータルが重要。要員時の説明でも言ってるが最大値に合わせて配置する考えはない。瞬間的なところでの判断でもなくトータルのところで判断している。

組合：現在、案内所が2人体制になったが、余剰人員ということか。

会社：場合による。2人になる場合もある。

組合：波動要員ということか。

会社：必要性、多客の場合に現場が判断してる。

組合：退職者の予定は考慮してるのか。

会社：認識はしてる。会社としては見越してる。

組合：今月異動で2名増えたがこれは適正な要員という認識か。

会社：誰の退職に誰を当ててるかということではなくトータルで考えてる。

組合：1 1月を境に4名増えたという事か。

会社：要員と業務量が寸分の狂いなく合ってるかといえばそうではない。

会社：誤解があるかなと思うが、二科だけで考えていない。駅全体で要員配置する。二科だけで見ると見失うものがある。

組合：私たちは組合員がいる職場から、具体的な数字の要求が上がってくる。全体と言わず、考慮して考えるべき。

乗換改札業務が大変！

会社「要員はピーク時に合わせていない」

組合：新大阪駅の改札の乗り換え口の業務量について大変な事になってる。全日警の社員にまで旅客が対応を行ってる。原因は駅員の対応が他の対応に負われ、手が回らないからである。

会社：ピークに合わせてという考え方はない。

組合：自動改札の券づまりの対応に負われている。社員が足りず、業務量が多すぎる。

会社：自動改札の使い方を啓蒙することも検討する課題。

組合：在来はIC専用の自動改札機がある。新幹線はあるのか。

会社：新幹線はない。切符とIC併用である。新幹線はIC普及率がまだ低い。

組合：旅客の流れを良くなることの考えを出すべき。

組合：ICの普及率はどれぐらいか。

会社：数字がない。

組合：外国人旅客が今後も増えることが予想される。自動改札を通れない切符を持つ旅客が増える事態がある。IC普及率の数字とは反対の旅客の問題が現実化してる。そういった人員配置、機械の導入を考えるべき。

会社：その総論については否定するものではない。

組合：ドアクローザーの導入はセキュリティ上でも必要である。

会社：基本的には開けたら閉めること。使用頻度が高い。壊れることもある。

組合：閉め忘れ防止だけでなく、ドアが勢いよく閉まってドアの故障を防ぐためにも必要である。

会社：勝手に閉まると手で締めることをやらなくなる。

組合：社員を疑うことが前提となってるからだ。

組合：新大阪駅二科で、年休を申し込めば元々公休の回りであれば公休になるはずであるが、休日出勤指定の箇所年休が指定してある。

会社：感情的には申し込んだ人の気持ちに即した事になってないが、制度的には問題はない。

II. 運輸所の共通の改善要求

1. 運転士・車掌業務共通関係について

組合：専任社員が車掌長に少ない状況がある。そういった割合はあるか。

会社：そのようなデータはない。

組合：仕事がきついという感覚がある。パート的な勤務体制にする考えはないのか。

会社：時間帯を短く区切った勤務にすると、列車本数が変わらない中では早朝深夜に偏った行路が出来てしまう。

組合：給料が少なく責任が同じであるということに不満がある。

会社：賃金が多い少ないは権限外事項。公的な老齢年金などもいろいろ検討の判断をされ

たい。手取りが減るといふ問題とは別の議論。

組合：試問の問題で、回答は当直助役が手元に持ってる。何故その場で答えないのか。

会社：必要に応じて対応してる当直の方もいる。限られた時間の中でやってるので、説明等は時間があるところでやっていくという対応。

組合：翌日、乗務終了後に行くと、分かっていたらいいよという簡単な対応で終わり、指導にはなっていない。当直が乗務員とのコミュニケーションを取るためにもその場で答えるべき。

会社：状況にもよる。

組合：乗務前に余計なプレッシャーを感じる事になってることが問題。

会社：当直が答えを言うのかはケースバイケース。

組合：そうすればあえてやらなくてもいい。

組合：訓練内容で、運転士なら2ヶ月に1回のシュミレーター確認で1人10分かかる。毎月ペーパー試験を15分かけて2時間の訓練の内の合計25分かかっている。その25分を有効に使用するべき。

会社：2時間全部使っていたら大変だが、つなげるために先月行った訓練内容の確認は必要である。

組合：シュミレーター確認に要する時間で、部屋で訓練してる内容を聞けなくなっている。

会社：聞いてもらえれば話すことが出来るはず。

組合：机上訓練と称しながらシュミレーター訓練をするからおかしくなる。

会社：配付する資料も参考しにして頂きたい。

組合：運転士は毎年、国交省の省令に基づいて一年に一回行ってるが、運転士に対しては車掌の試験を何故、実施しないのか。

会社：省令に基づいておこなっている。

組合：では車掌は何に基づいてやってるのか。

会社：運転に従事することで。必要な教育の確認はしてる。

2. 運転士業務関係について

組合：日比津の昇降台のスラブ化は実施してるがその認識はしてるのか。

会社：日比津の実施という認識がない。

組合：他のところの計画はないのか。

会社：ない。どういった目的で必要か。

組合：労災防止である。

大一両食堂、制服なくても氏名札着用でオッケー！

組合：大一両の上着の事であるが、会社はセキュリティ上というが、どこからどこまでを言ってるのか。

会社：守衛のいるところからがセキュリティエリアになる。そこへはちゃんとした格好でないと入れませんよと。乗務員は氏名札が着く、氏名札と制服でもって入って頂いてる。制服がなくてもワイシャツに氏名札を付けて頂ければいい。

組合：夏場は特に暑いので、わざわざ着ていく必要がない。

組合：大一両ではそのような対応してるが、東一両でも同じ対応が出来ないのか。

会社：建屋が別。エリアが違う。

組合：東一両は結構遠い。

会社：夏は上着なしで帽子をかぶってならいい。

組合：ノッチ制限の作成はどこがやるのか。
会社：コムトラでのものを運輸所で作成してる。
組合：見やすいように出来ないのか。
会社：使い勝手は人それぞれ。
組合：(新大阪の引き上げ線で)停車・通過の喚呼をやらせる目的は何か。
会社：では品川はやらなくてもいいかというのでしょうか。ひとつひとつ確認することが重要。
組合：2分15秒の時間の少ない中での喚呼は省略してもいいという主張。
会社：必要な喚呼である。
組合：停止位置目標の改善では日比津は見やすくなってる。計画は進んでるのか。
会社：老朽化したものを改善してきた。光るものとかへの変更は考えていない。
組合：乗務員からの声はどうすれば伝わるのか。
会社：点呼や乗務報告書や現場の管理者に言ったりする方がいる。
組合：柔軟に対応するのか。
会社：状態を確認してから。
組合：申告した後に、キャッチボールみたいなものがあれば、社員の声を聞いてくれるという感覚になる。
組合：支社権限外事項というと、場所的なものか内容的なものか。
会社：運転設備は幹鉄事。車両所も含めて。
組合：気がついた社員がその都度、言っていくという事か。
会社：はい。
組合：回答で、聞いてますよとか幹鉄事のことという回答があった。権限外事項という回答では答えないのかという気持ちになるが、そういう答えを出して頂くだけでもいい。
会社：公式な回答とすればこれしかない。

3. 車掌業務関係について

G編成の車内搭載のピッチ通話が一部改善！

組合：通話状態の改善はいつの時点の確認か。
会社：原因がキッチリ分かったので、こういう対策をしますということでそれがうまくいったということ。それがいつかというのは今は資料がない。それをもってPHS端末のアンテナの切り替え条件の変更をしたものを順次、全検に入ってくるものをかえていくという実態がある。
組合：変更してる段階か。
会社：そうである。全て終わってるわけではない。会社がつかんでいる状態のところは手を入れている。
組合：切り替えて通話状況が良くなったのは乗務員からの声か。
会社：会社がつかんでいることでもあり乗務員からも聞いている。
組合：通話が切れる、聞き取りにくいのが現状であるが、前のシルバーのPHSは問題はないのか。
会社：電波を飛ばすことで絶えずやってる。こいつに原因があった。電話機自体ではない。これで良くなっていくはずであることを確認してる。
組合：新型の黒いPHSの電話機の通話が悪いので変えるべきという主張である。

会社：原因が端末自体ではなく、車両側であるので全検時に換えていく。順次改善されていく。

組合：車両側の通信設備に問題があったと。

会社：正確に言えば、基地局側である。

組合：全検で交換するというのは現場で周知してるのか。

会社：会社がつかんでいる編成で良くないことが分かったので、原因の切り替えをすること。全検する人は作業するので知らされているが乗務員には端末が変わるわけではないので特段知らしてない。

組合：使用するのは乗務員。昨日、私は5 1 5 Aに乗務していてG編成だった。車掌長と車イス対応の連絡取りたかったが全然繋がらなくてイライラした。いざというときに繋がらないのでは事故が起きることもあり得る。異常時に繋がらなくて列車が遅れたりしたら乗務員の責任にされる。通信状態が悪いものだけ交換するということか。

会社：原因が分かっているものだけ換える。何編成がいいかどうかは掴み切れてない。皆さんの関心は持っているのは認識してる。

組合：全編成を改善するという事ではないのか。

会社：基地局。G編成の一部。G編成の新しいもの（若い方）。

組合：チェックシートは廃止しないのか。

会社：平常であるということの証を残すため。

組合：腕時計には日付があったほうが便利である。証明時にも役立つ。

会社：簡素であることで間違いは少ない。

過不足金のチェックシート記入にかかる時間は労働時間！ 見解の相違も確認！

組合：過不足金発生時のチェックシート記入に関わる時間は

会社：その時々。

組合：乗務員の勤務は全て時間が定められてる。チェックシートを記入する時間はないはず。

会社：手待ち時間や、予定された労働時間の中で済まない場合は超過勤務となる。

組合：現状そのような時間はない。

会社：準備報告時間で書くことは妨げてない。

組合：定められてないがどうか。

会社：過不足をすることが前提とはなっていないはず。必要な帳票類を書く時間は準備報告時間にある。そこからはみ出たりすることがあれば超過勤務。労働時間です。

組合：現場では手待ちで書けるだろうと言われる。それで曖昧。

会社：手待ちで書けるだろうというのは問題ない。考え方は労働時間。

組合：書いてきなさいと言うのは業務指示か。

会社：業務指示。膨大な資料ではないはず。

組合：業務指示なら超勤扱いか。

会社：そうだ。

組合：手待ち時間には記入時間が設けられてない。書くなら超過勤務でしか書けませんと。

会社：見解の相違である。

以上

4. 設備・環境改善について
5. 勤務について
6. 福利厚生に関する改善要求について

以上3つの項目の回答は次回に継続となりました。

以上