

「平成30年度 新幹線鉄道事業本部実行計画」について関西支社と経営協議会を開催！

4月13日、15時より支社会議室において、関西支社と経営協議会を開催しました。組合側の出席者は、小林委員長、山下副委員長、三田副委員長、浦谷副委員長、畑野書記長、山内総務部長、下茂業務部長。会社側の関西支社からの参加者は、池田朋史人事課長、濱田久也人事課担当課長、松本宏運輸課長、岡本邦弘営業課長、市川八郎車両課長、清水康臣人事課係長でした。

会社からは池田人事課長より、平成30年度新幹線鉄道事業本部実行計画についての挨拶があり、小林委員長からは会社に対し、のぞみ34号重大インシデント事故に関わる安全問題、年休に関する要員問題、JRCPの労働条件問題を訴え、問題点の改善を要請しました。

協約上、参加資格のない委員指定に対する見解に対し、 組合から厳しく抗議！

会議の冒頭、基本協約上、経営協議会の参加資格がないルールを逸脱した会社委員が出席していることに対して組合より強く抗議しました。抗議に対して池田人事課長は、逸脱しているとは考えていない。会社は責任を持って相応しいと判断して委員に指定していると説明しましたが、組合への説明も確認もない原則を無視したルール違反であります。組合の団体交渉・業務委員会・苦情処理会議等の要求に対しては「協約の文言に則って」と説明し、会社自らの行為については「会社が責任持って」と一方的な見解を押し通そうとする傲慢な姿勢が明らかになりました。

《 池田関西支社人事課長 挨拶 》

平成29年度を振り返りますと大規模改修工事やN700A3次車新製・改造また高速へビー架線への更新、スマートEXの導入など新幹線の更なる発展に必要な施策を着実に進めることが出来ました。また、3月17日のダイヤ改正以降新幹線の車内業務の見直しを実施しました。従来車掌が行っていた業務の一部をパーサーに委託することや新型車掌携帯端末を導入することによって、更なる安全性やサービス向上及び効率的な業務の遂行体制の構築を図りました。東海道新幹線のご利用はビジネス、観光共に好調に推移しまして輸送量は対前年比で103%と過去最高であった平成28年度を上回る好調な成果をあげ年間の遅れ時間は0.7分、お客様にご満足いただける輸送サービスを提供することが出来ました。

安全面に目を向けましても支社3大テーマを掲げ運転事故防止・労災防止・出勤遅延防止に取り組んできたところではありますが、昨年度は特に出勤遅延において大きな改善が続けられました。一方、平成29年度は6月21日に発生した京都駅・新大阪駅間における架線の断線、また12月11日ののぞみ34号台車枠亀裂等新幹線の安全・安定輸送の根幹を脅かす重大な事象が複数発生した年度でもありました。全社員が今一度気持ちを引き締めて隠れているリスクにうずく取り組みを継続しまして一つ一つの事象の対策をしっかりと徹底していくことで再発防止に取り組んでいく考えです。一方、今年度を展望しますと会社全体を見渡せば中央新幹線の各工事の進捗やN700Sの試験走行、新幹線車内業務の見直しの施策

の定着化を図るつもりでありまして、大前提としましてこれらすべては当社の経営基盤である安全・安定輸送があってこそ推し進められるものと考えています。

新幹線を扱う関西支社としては、お客様に気持ちよく新幹線をご利用いただき安全・安定輸送を完遂することが出来るよう取り組んでまいります。引き続き本年も一年間前向きで建設的な議論をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

《 小林新幹線関西地本委員長 挨拶 》

最初に安全に関わる問題ですが、様々な事象が発生しました。なんといっても鉄道事業に携わる人たちだけではなく国民全体が注目したのが、昨年末に発生した新幹線の34A事故というふうに言われています。色んなところで色んな見解が述べられていますが、われわれはJR東海会社としての見解は、まだはっきり聞いておりません。JR東海会社として、この昨年末に発生した34A事故に対する会社の考え方、認識はどのようなものなのかをまず教えていただきたい。具体的な一番のこの事故の原因は一体何が一番の原因だったのか。どういうふうに考えているのかをお応え願いたい。それが一つ。この同種の事故を今後再発させないために、現在取り組んでいることを具体的に教えていただきたい。

次にその成果がどのようにあがっているのかも合わせてお願いしたい。次に現在も異常のある台車、電車に乗客を乗せるのはすぐに止めていただきたい。最後に異常を感じたらすぐに列車を止めることを徹底していただきたい。以上、安全問題について質問です。まず、そのことについて考え方を願いたします。

《会社回答：市川八郎車両課長》

まず、原因というところ、昨年12月11日に発生しました台車の亀裂につきましては、他社ではありますけども2月28日にJR西日本と川崎重工より調査結果が公表されたと思えます。もちろん原因と言うのは川崎重工で製造されたN700系台車強棒部材の側バリを削ったことの製造不良により板厚が減少、なおかつ強度が低下したことで製造時に発生した溶接部の傷が進展して、亀裂に至ったと言うふうに推定している。

当社の対応は、調査の結果を含めてですが、すべての川崎重工製の台車に対する超音波によって板厚の測定とか内部を測定しています。また一部に板厚が当社の求める使用に満たない台車とか、傷が確認された台車があったものの安全に問題がないことを確認しております。当社の板厚に使用に満たさないものについては順次取り替えを行っております。傷が確認されたものについては、台車のほうは交換も完了しております。傷もなく板厚が使用よりも薄いものについても交換は完了しております。その他で傷の無いものについては12月までに交換を行う。それまでの間は、当該部品を具体的に確認する入念な目視点検あるいは超音波による確認を継続的に行うことを考えて、安全上問題は無い。

対策は川崎重工だけではなくて他メーカーの台車も含めて、全検・台検で超音波によって板厚の確認やファイバースコープによる目視の確認、点検を行って安全に万全を期している。これに加えて異常を早期に発見する必要ですので対策を行っていく。

1点目は、走行中の台車の重要部品の温度を非接触で測定する台車の温度検知装置、すでに一部は付いているが増設をする。2点目については、車両の状態監視データのモニタリング強化を行う。運用指令に車両技術班を配置して、走行中の機器の状態、台車の温度をモニタリング出来る端末など整備して監視出来るようにしていく。3点目は、乗務員の教育、2018年4月から乗務員に対して、台車とか車両の機器に異常を示す臭いとか音などを体感する訓練を実施している。これらの取り組みを通じてハード・ソフト両面で安全に体制をとって安全サービスの向上に努める。

会社は「のぞみ34号重大インシデント事故」に関して、 西日本とメーカーだけに責任を押し付けようとしてないか！

委員 長：台車の入念な目視点検は、いつどこで行っているのか。

車両課長：仕業検査、交番検査で台車枠を見るようにしている。

委員 長：例えば、大阪の仕業検査でこの車両にはこの台車が付いているから特に入念点検の作業指示が出るとかやるのか。

車両課長：川崎重工云々であって入ってきた車を仕業検査で台車枠を入念に点検するよう指示をされている。

委員 長：乗務員に対する教育が具体的にどのような教育がされているのか。その成果だとか、受講した乗務員の感想は聞いているのか。

車両課長：受講した人には、特に聞いていない。

委員 長：そのような教育を会社の認識として、目的との関係で結果どうなのか。

車両課長：今回の異常をきたした臭いとか音とか今考えられる項目として、焦げた臭い通常の音が理解していれば異常な音との違い項目の判断を訓練で行っている。

組 合：乗務員サイドとして、定例訓練で台車周りの3種類の油の臭いや車体傾斜の動作音など通常の音を訓練でやっているが、実際は電制フェール時のライニングの焼け焦げた臭いを経験したことがない乗務員が多い。是非、台検職場で台車の構造など教育が必要だと思うし、技術継承においても指令員でも若い中で34A事故を受けて経験したことがない乗務員が増えてきている中で、安全最優先で止められる教育を常に求めていくべきである。

車両課長：訓練項目としては、今後も引き続き課題であると考えてる。

委員 長：施策を担わせてもらうためにもJRCPにすぐに担わせる訳にはいかなかったからと言われたが、今回から乗務員からJRCPに出向に行っている。
例えば、安全に関わることだから、乗務員が車両所に出向に行ったり交流などもやるべきである。前向きに考えていっていただきたい。

会 社：安全に向けて、系統を超えてどういう風にしていくかは課題であると思う。委員長からご指摘のあった乗っているのは車掌だけではなく、パーサーも乗っているのでは教育が必要かと思っている。東海道新幹線の乗務員数は1500名くらいであると思うが、皆さんに対する臭いとか体験をさせていただいて西日本やパーサーにも同じ訓練をやっている。以前よりも安全感度を感じられるか勝負になってくるのでこの部分を担保していくようにする。これで終わりではなく色々考えていきながら安全確保を追求すれば、考える余地はまだある。

組 合：台車の異常を申告があった場合に走行管理が電車に乗って振動測定するが、指令に車両技術者を配置するのはデータを集中させて判断するためにあると思うが、走行管理を乗せればもっとすぐに対応できるのではないか。

会 社：確かに何かあった時のストックは出来たかもしれないが、今回の名古屋両みたいに何かあった時にすぐ乗れる場所であればいいが、どういう風に車両の異常を本当に異常があるのかないのか検知して診断する色々な方法があると思う。今、乗務員やパーサーもスマホが入り色々なツールを使いながら現場を見る選択肢もあるので、色々な手段を考えていく。

組 合：台車に亀裂が入った原因について、何故この台車だけに亀裂が入ったのか、傷が入った原因などを追求しているのか。ほかの台車では同様の亀裂があったのか。

車両課長：結果的に亀裂まで進展したのはこの台車だけであった。

組 合：その原因は突き詰めることはしないのか。

車両課長：それは不断に進めることであるし、薄くなっているものと傷が合致してそこから繰り返し勉強は行っている。

組 合：西日本の台車含めて200程あったが、何故その台車だけなのか。薄いなら全般的に亀裂がいくはずだ。

車両課長：台車枠の削りしろが違う。

組 合：削りしろの幅を最低と最高はどれくらいなのか、データを開示されたい。

車両課長：今回の亀裂は、元々の溶接施工が起点になっている。研磨作業の中で付いた傷があり傷がなければ亀裂がなかったかもしれない。金属の図面での幅は7,8ミリ程度あるが、図面通りの厚さにつくる中で、元々の厚さにより許容範囲がある。その部分がどこまで削られるのか、厚さや傷も含めて強度が決まる。

組 合：7ミリ以下であったからと聞いているが、傷があって影響したのか交換した結果ほかの台車にも溶接部における傷があったのか、なかったのかをはっきりさせない限りは、原因と言うのだから根拠をはっきりさせないと安全安定輸送とは別枠である。だから、はっきりした直接の原因は何だったのかというのもメーカーに押し付けるべきではない。組合も安全をさらに求めていくために議論する。亀裂の入った台車のデータの原因究明するために開示されたい。

組 合：会社が問題とされている台車の中に同様の現象っていうのがあったのか。

車両課長：それはない。大事な事は、板厚がちゃんと取れているかと言うのと後は傷があるかないかです。それを見た結果すぐに取り替えるものもありました。また、傷があるけども安全上問題のない厚さのものもあって、今走ってますが、12月末までに取り替えます。

組 合：マスコミで発表されてるところで結果として継手の変色してグリスが漏れているが、因果関係はどう考えてるのか、別のものであると考えているのか。

車両課長：台車枠の亀裂により台車の枠と全体の構成が変わりその負荷が掛かってほかに影響が及んでWNに負荷が掛かりグリスが漏れる因果関係は当然あると考えています。そういう推定である。

組 合：考えられるだろうと言うところにとどまっている。

車両課長：どのように捉えるかは別ですが、そういう因果関係だと考えてます。

組 合：因果関係があるということがそのWN継手にも問題があると推定なさないのですか。WNが後で傷が先だと考えないのか。

車両課長：そうである。

組 合：グリス漏れと証言されたのですが、WNのほかに軸箱とか歯車箱のオイル漏れはなかったのか。

車両課長：軸箱とか歯車でもオイル漏れがありました。

組 合：先ほど清水係長の方が台枠の板厚の厚さがあれば傷があっても大丈夫と言ってますが、3月14日マスコミの方から報道された日本車両製の台車での傷は、板厚はあったはずなのに直ちに交換している理由は何か。

車両課長：その時点で日本車両で出たと言う事ですから、因果関係をどんどん追求していくというのがその調査の位置づけである。

組 合：日本車両からの依頼と言うことでいいのか。

車両課長：それは東海の判断である。当然、板厚があれば溶接時に発生するような傷があっても日本車両でもあるなら、超音波で見て追求して行くのが会社の姿勢であ

る。

組 合：日立からは出ていないのか。

車両課長：日立からは今のところない。

組 合：実際、板厚の設計上の厚さに満たない台車はどれ位の台車が走っているのか。

車両課長：川崎重工の46台車のうち26台車は交換している。

組 合：川重製の台車の軸バネの横のところにオレンジ色のペンキが塗られているが、超音波探傷した所に塗っていると聞いている。改めて台車検査を台交した車両でももう一度超音波検査をしている。検査箇所が増えているのではないか。当初、軸バネに近い所を重点的にやられてきて色を塗っている。台検から出て来た車を見るとそこから数えて端の方まで何故やるようになったのか。

車両課長：負荷のかかり方が構造的に同じところであるので探傷をすることである。

組 合：念には念を入れてと言うことでいいのか

車両課長：そうである。

組 合：目視による入念点検で、対象に700系台車も含まれているが、700系の台車も危険なのか。

車両課長：何をもって危険なのか言われてるのが分からない。

組 合：700系の台車に関しては、問題ないと言う見解のはずなのに今でも入念点検をしている理由が分からない。

車両課長：現時点では引き続き入念点検をお願いしたい。

組 合：最初にお伺いした7ミリ以下の場合で今回発生した個別の亀裂は何なのか理由がはっきりしない。そこまでの原因究明は今のところしていない。調査はしているけれどもということでもいいのか。

車両課長：川重製の7ミリ未満ものに対して、薄いものに対してそこから亀裂が発生した写真をプレスで発表している。

組 合：何故、一台車だけなのか追及していないのか。西が発表している薄く且つ亀裂、溶接部の傷があったのが原因であることで終わっていることでもいいのか。

車両課長：薄さと傷が原因である。

組 合：あと残っている、7ミリ以下の46台車のうちの20台車については、溶接時の亀裂はないと判断したので、走行を続けて12月末までに終える。これに対する安全の担保としていわれているのが、傷がないからいいということでもいいのか。

車両課長：そうである。傷がないのと入念な点検を行っているからである。

組 合：傷がないのと入念な点検を行っているから、安全が担保されている。

車両課長：そうである。

組 合：傷はあるけれども、安全上問題のない傷はあるということでもいいか。

人事課長：正確に話をすると、他に亀裂が入った台車があったかについては、ありません。薄いものはありましたかについては、あります。溶接時の傷が入っていたことが判明したものはありますかについては、あります。薄くて溶接部に傷が入ったものはありますかについては、あります。それが5台車ありましたがすでに全部取り替えました。薄いだけの台車は46台車のうち残り41台車で6.5ミリより薄いものについては、3月までにすぐに換えました。あと、6.5ミリより大きくて7ミリ未満のものについては12月末までに取り替える計画をしている。

組 合：台枠の使用期限もしくは何年たったら廃棄して、新しいものに替えるのか基準はあるのか。

車両課長：基準はない。

組 合：会社として、台枠をだいたい何年くらい使用できると考えているのか。

車両課長：期限を切って壊れていくものという設計ではない。

組 合：例えば、K5編成は2007年製であり、約10年使ってたが、亀裂が発生した。700系台車でいえば、20年以上使っている台車がある。それで問題はないのか。

車両課長：問題ない認識である。

組 合：700系の台車に関してもUT検査をやっているのか。

車両課長：700系でもやる前提である。

組 合：台車検査職場の方でストックされている台車についてUT検査は全部済んでいるのか。

車両課長：組むものについては済んでいる。

組 合：台検から台車交換をした問題がないものを組んでいると言うことでいいか。

車両課長：当然問題があるのはつけられない。

組 合：JRが測定した数値とメーカーが測定した数値に誤差があって台車交換したばかりの台車をもう一度UT検査した事象がある。

車両課長：個別にはそういったものはない。

組 合：あるはずなのでぜひ調べるべきだ。信頼性が揺らぐかなり大きな問題である。

会社は34Aの車両点検を何故、新大阪で行わなかったのか！？

組 合：34Aの新大阪駅で車両点検を行わなかった理由と名古屋駅で車両床下点検をしたと言われているが、どの時点で床下点検をしたのか。

会 社：来週の業務委員会で話がするが、簡単に言うと新大阪駅でそのまま発車させて車掌から異臭がするという旨の連絡が指令に行き、名古屋から検査係員が見た。

のぞみ34号は名古屋駅でドアが閉まっていた！

組 合：東京から博多に下る時も同じような状況があったのではないか。そのまま折り返して走らせたとその時の乗務員の詳細な状況が西日本のホームページでは事細かく書かれている。我社としても、例えば事前に西日本からの連絡があった話は一切ないのはなぜなのか、疑問に思う。何を基準に我社は床下点検をしなかったのか。名古屋でどういうかたちで点検したのか、床下点検をしたのか。私の友人は、名古屋であの電車に乗ってまして、ドアが閉まって発車すると思っていたら、その後に降りてくださいと言われ、ドアが閉まったと言っている。この友人からの質問を受けて、業務委員会で詳細な情報開示を要請する。

車内業務の見直しにおける乗務員やJRCPへの出向社員に対する労働条件が悪化！直ちにJRCPの労働条件を改善せよ！

委員 長：3月17日のダイヤ改正以降、車内業務の見直しが行われ、内容についてはご存知だと思いますが実施後良かった点、改善の余地が残っているなど現時点で明らかになっているところを教えてください。

運輸課長：良かった点は、短区間巡回をやっている人がホーム上でお客様の対応が出来たりとか良かったと思っている。改善点は今のところ大きい問題は見えていないが、大きな異常時があるとか環境に左右されることはあるので様子を見る状況である。

委員 長：今まで車掌がやっていた作業を下請けにやらしているが、当然お互いの労働条件が悪化するようなことがあっては絶対にならない。車両に乗務する乗務員の

労働条件が悪化することが、直接の安全に繋がる。この施策によってJRの乗務員、下請け会社の社員の労働条件が悪化するようなことが今現在あるのか。

運輸課長：施策によって悪化するようなものは認識していない。

委員長：例えば、休みが取れず連続勤務が入り大変であると聞いているが、そのような声は聞いていないのか。

運輸課長：施策によって影響したものはない。

委員長：では、何故JRCPに出向している社員が、休みが取れず連続勤務が発生しているのか。

組 合：JRからJRに出向している関係者から話を聞くことがあるが、施策を移行してから約1カ月、休みがとにかく取れない。全てを買上げる。行路から帰ってきても行路を変更されて入れられていることもある。影響したものはないというが、聞いてないからであり聞く努力をしていただきたい。JRからJRCPに出向している社員や元からJRCPで働いている社員はお互いに全然よくなっていないし、業務量が異常に増えているのが現実の問題である。どこにメリットがあるのか、よくなってない。真摯に受け止めてもらい今回の車内業務の見直しは失敗ではなかったか。営業サイドからいっても安全安定輸送に全くなっていない。

組 合：2月1日、JRCPの出向があったが去年の段階からJRCPの中でも要員不足があり、去年の段階からすでに新幹線の乗り組体制にも反映されていた。そういう問題を克服するための出向であることが会社から謳われていたが何か改善したのか。

人事課長：要員不足であるとは謳っていない。われわれは、昨年乗務員を対象に話をしたが人が足りないから出向に言ってくださいと話した事はない。

組 合：では、そういう声も要員不足も問題ないということか。要するにJRCPは、女性が主な職場であるが、就職して間もない1年位で退職していくという問題が多数発生していると思うが、それでも問題はないのか。

会社曰く「JR東海の離職率とグループ会社の離職率を同じように論じる事はできない」！ 何と冷たい会社だ！

人事課長：JR東海の離職率とグループ会社の離職率を同じように論じる事はできないと思います。例えば、JRに比べれば高いですよねと言うことを指摘されているのであればその通りであると思う。それが同業他社と比べても著しく離職率が高く経営上の問題ではないかとの指摘であるとするところまで問題になる状況ではないと思う。

組 合：現実、現場ではそうではない。そのように理解するのであれば、認識が違ふと思う。JRCPの中堅社員の離職率が非常に高い。それとJR東海とは関係がないと言うが、そこに出向に行っているわけであるからJRCPの離職率が高いということは、要員が不足していることであり出向者に影響がないという事は全くない。JRCPの現場は、JRの出向社員が一本化するのを待って辞めるのが実際の現場である。

人事課長：では、出向しなければ問題ないということか、出向しなければいいということを行っているのか。

組 合：そのような事は一言も言っていない。JRから出向者が来たら1人が辞める要員は変わらないし、全然増えていない。それを待ってどんどん離職していくというのが現実である。JRCPの離職率は関係がある。

人事課長：JR東海から出向すると辞めるような社員がいるから、離職を加速させている。
組 合：JRCPの労働条件が非常に悪い、良くない。JR東海に比べたら離職することを前提に出向者が来るのを待ってそれで辞めていくJRCPの社員が多い現実があると言うことを理解するべき。実際何も問題ない回答であるが、問題は山積みである。出向に行った際に影響が出ている。

人事課長：あれば、であるが。

組 合：組合はそれを確認している。のぞみ号にパーサーが2人で乗務しているのが事実であるが、把握してるのか。

人事課長：結果として2人の乗務があるのは確認している。

組 合：安全面・サービス面に問題がないと考えるのか。

会社曰く「パーサーが2人乗務していれば問題ない」

人事課長：車内業務をJRCPのパーサーと一緒にやっている事について、われわれはパーサーが2人乗務していれば問題ない。

組 合：委託している契約を満たしている根拠で言っているのか。

人事課長：委託してる業務量を満たしているので問題はない。

組 合：車内販売が手薄になることについてはどう思うのか。

人事課長：それは車掌業務を委託している事とは全く別の話であり、委託してワゴン販売しているものではなく、JRCPのビジネスとして行っている。

組 合：乗車されているお客様に対して、どう考えているか。サービス面にどう影響が出るのか。お客様は車内販売があると思って乗車されている。それが無い列車があることに対して、お客様への影響はどう考えてるのか。

人事課長：基本的なサービスがどうあるかのことだと思います。車内販売専従の人がいるか、いないかそれは列車によってあるかもしれないが。

会 社：会社として、ワゴンが乗ってないといけないということではなく新幹線を利用されるお客様がどこで何を買って食べるか飲むかという事を見ているとホームで買う方がたくさんいらっしゃいます。トータルで見たときにサービスは満たしていると思うと考えています。

組 合：そういうことを聞いているのではない。本来2名ではないのではないのか。

人事課長：車掌業務をやるパーサーは2名です。

組 合：車掌業務をやるパーサーは2名であるが、本来は何名乗らないといけないのか。

人事課長：2名である。

組 合：車掌業務だけが業務なのか、車掌業務をやる人間だけが安全確保のために車内業務をやればいいのか。

人事課長：われわれは体制をしっかりと作るのが基本であると思う。加えて、例えばワゴン販売するような社員が何か気づいた事があればやる。

組 合：しかし、現実問題として担当者が乗らないという事はどうなのか。

会社曰く

「ワゴン担当者を乗せるのはJRCPがビジネスとして乗せる」

人事課長：ワゴン担当者を乗せるのはJRCPがビジネスとして乗せます。

組 合：しかし、本来乗るところに乗ってないという事はどういうことなのか。乗れないかではないか。人がいれば普通は乗せる。人がいないから乗せないなのである。本来、お客様が受けられるサービスを受けられない。サービスの低下になっているということである。

人事課長：車内巡回とワゴンを切り離すものでもない。ワゴンを押しながら車内を巡回することもできるし車掌業務を委託された場面ではそれを最優先して取り組んでいく。

組 合：3名で乗る時よりも2名で乗るときの方が確実にサービスは低下する。

人事課長：それは結局ワゴンが何回、回ってくるか回数だと言うのであればおっしゃるとおりである。

組 合：3名の乗務が2名になれば、サービスは低下する事は当たり前。

人事課長：ワゴンを何人の設定でどれだけの売り上げがあるかというのはJRCPのビジネスです。

組 合：そういう事は話をしていないし、聞いてもいない。ビジネスは儲けを優先させているというが、JRCPの契約はクリアできているか。2名体制の定着していくことを恐れているし警鐘を発している。

人事課長：乗務員の説明会でも私は話をしたが、基本の体制としてパーサーののぞみ2人体制、ひかりも2人、こだまは1人と説明している。それは車掌業務を委託するために例えば、ひかりでは今まで1人であったの2人でのぞみはしっかり2人確保します。これが車内業務を回す上で必要な体制である。われわれはその体制を前提にきっちり守っていただくということで、それに加えてJRCP会社は車掌業務を委託する人以外に販売する人もいます。歴史的に見れば5人も6人も乗ることもありました。それが今、4名だったり3名だったりすることもあります。ワゴン担当が2人であったり1人だったり、あるいは突発的にどうしても3人乗せられない列車があったと言う事は聞いている。車内業務をしっかり維持するため、運営していく2人よりも3人、もう1人ワゴン専属の人がいて巡回するのであれば安全面でもプラスアルファでありますしサービス面でもプラスアルファでしょうという意見は一理はある。ただ、われわれは、車内業務見直しを進めていく上でしっかりとやっていくべき2名をちゃんとしっかり乗せるのが基本である。

組 合：3月17日のダイヤ改正以降、現実問題として、JRCPの離職率が高い。JR東海から出向に行っている社員が非常に労働条件がきつくなっている現実を一度調査するべき。実態把握をやっていただくことが施策のデメリット・メリットがあったのか、もう一度1ヵ月調査をしていただきたい。現場の係員は非常に疲弊をしている。

年休失効は許さない！

20日間年休完全付与できる要員体制にせよ！

委員 長：最後に、年休に関する問題であるが昨年度の年休消化率が分かれば教えていただきたい。具体的に1人の消化率とだいたい1年間の年休消化率が分かれば教えていただきたい。その事実に対する会社の評価どう思われているのか教えていただきたい。

会 社：昨年度の年休消化率は調査しているところであり、来週の業務委員会があるのでそちらで回答させていただきたい。

委員 長：前年度と比べてもまだ分からないのか。

会 社：調査中である。12月の段階では前年度よりも良いペースである。

委員 長：就業規則通りに遵守していただいて、年休を流すことがないようにお願いしたい。

- 組 合：3月17日のダイヤ改以降、車掌の要員が余り年休が出ると思っていたが、年休順位1番で確定していない。臨の短巡回行路の設定が多く年休の抑制になっている。
- 会 社：端的に仕事があれば時季変更することもあるが、その中で今回の施策は将来を見据えた事業の上で休日出勤をなくしクリアしてきていると思う。そこで、年休はどこまで出ているか年間を通じながら見ていく。4月の時点でその評価をどう見るかはまだ早い。
- 組 合：年休を欲しいから休みを申し込んでいるのに先に臨の短巡回行路を作成した、それによる年休抑制があってはならないと思うが、会社の優先はどちらをとっているのか。
- 会 社：個別の職場の話であるが臨を出すために年休を抑制したのかは分からないが、年休が入らないのは他にもあって例えば結婚式があるとか優先的に発給すべきときもあるので、年休順位1番でも出ない事など、個別の日について議論することはできない。
- 組 合：今後も短巡回行路を設定していく考えであるのか。
- 人事課長：短区間の乗務員の配置の考え方は、基本的には東京オリンピックの間はすべてののぞみ・ひかりに可能な限り設定しようと考えている。
- 組 合：年休の消化率でいうなら、365日業務があり稼働している中で、結果としてどう現れたのか年間を通して何が良かったのか一つ一つ分析する必要がある。例えば、大阪第二運輸所で要員が300名いるとして、全員が20日の年休を発給できる要員体制を取っているのか。
- 会 社：業務に必要な要員は、配置している。
- 組 合：300人の社員が年休20日間を消化できる体制を組まれているか聞いている。
- 人事課長：全社員が、20日の年休を消化できる要員は、配置し管理している。
- 組 合：300人の社員が20日の年休が消化できるように人を配置すべきである。
- 人事課長：4月1日の時点で言えば、必ずしもそれは必要でないと考えている。何故かと言えば、年度を通じて業務量も動くし現在員も動く。それは退職にもよりますし登用や養成にもよるので変わる。4月1日の時点で確保するというのはこだわる必要はない。年間を通じて、必要な要員を確保できれば必ず年間で年休20日間は発給できる。それに必要な人員はカウントしているのかといえば、している。それは結果をご覧いただければ分かると思います。

増加する外国人旅行者！

新大阪駅や京都駅での駅係員は外国人旅行者の対応に疲弊している！

- 組 合：ブランドクオリティーの更なる進化ということで、外国人のお客様の対応に対する社員教育のところでも質問させていただく。予想をはるかに超える訪日外国人のお客様が駅に来られるということで非常にありがたいが、予想を遥かに上回ってはいないか。
- 営業課長：当社として、外国人のお客様の数は日々把握しているわけではないが、目標は特に設けてはいない。政府として外国人を増やす計画はあるが、そのまま東海道新幹線を利用されるとは限らない。
- 組 合：我社として、社員教育や技術開発を含めて具体的にどのようなテストを行っているのか。何かあればお答え願いたい。
- 営業課長：社員教育の観点から、関西支社で言えば2つ柱があります。ひとつは、英語ラ

イセンスは毎月、駅営業社員に対して具体的にやっている。英語コンクールについては一昨年度から昨年と今年の3回やった。

組 合：乗り換え改札口の混雑は半端ではない。外国人のお客様は、ジャパンレールパスを持って、こだまとひかりとさくらは乗れるが、のぞみやみずほには乗れない。それでその車両に集中すると言うのは必然であるが、大きなキャリーバックでそのまま改札口を通られるジャパンレールパスというのは、自動改札は当然通れない。駅の改札、みどりの窓口、切符売り場が長蛇の列になって当然日本人のお客様には、ご迷惑をお掛けしているのが現実であり、自動改札を通れる、発券機でも指定席券を発券できるようなハード面でも今後考えていただきたい。もう一つは、車内のWi-Fiの充実を考えてもらいたい。

組 合：東京オリンピックや来年度開催のワールドカップなど海外からのお客様が、関西空港から新幹線を利用される外国人のお客様が多いというのもあって、このままいくと東京オリンピック、パラリンピック、ラグビーだとか関西にも観光など来られると思うが、関西空港を経由して、新幹線を利用されるのは十分考えられると思う。そういう交通関係者あるいはサービス関係で観光に関し、大阪あるいは京都とも連携を取る考えはあるのか。

営業課長：オリンピック、パラリンピックでは連携があると思うが営業関係で言えば観光でセキュリティー関係で言えば警察と連携がある。それに向けて話を色々ただけらと思っている。その時に説明をしていきたいと思っている。

組 合：大阪府の観光局とか関西空港のはるかとかどれだけ乗って、新幹線に乗り換えて行くとかそういう分析なども連携して調査はしないのか。

営業課長：今のところない。東海道新幹線においては、外国人のお客様だけではなくそれも含めてしっかりと輸送確保していく観点があるから、外国人のお客様の数とか、空港を利用され来日する数とかあるいはビジネス需要があると思う。総合的に勘案して適切に設定して行くつもりである。

組 合：ひかりやこだまの外国人のお客様が利用される大きなキャリーバックを棚に乗せられない現実がある。どうしても足元に置いたり、邪魔であったりリクライニングもできないので車内で乗務員に対して苦情になっている。キャリーバックの整理も必要になってくる。切符を85ミリ券にして、何とか自動改札に通れるようにするとかなり混雑も避けられる。マルスの改修はできないのか。

営業課長：ジャパンレールパスは、デメリットだけでなくメリットもある。例えばジャパンレールパスを改ざんしている外国人が中にはいる。それをしっかりチェックできる。85ミリ券の意見があった事については承知をするところであるが、この件については、支社権限外事項である。

組 合：3カ国語を喋れる方を西日本だとか地下鉄の駅などにもいる。我社は、今後のオリンピックに向けてどう対応してくのか。

営業課長：採用という観点から言わせてもらおうとその考えはありません。一方タブレット端末で3者通話で外国人の対応している。現在12カ国語くらい対応されてると思うが、テレビ電話機能の対応で音声の翻訳機の29カ国語対応している。

組 合：駅に置いてあるタブレットとは、全然違う。そもそもどこの国の方か分からない。西や地下鉄の方は歩きまわっていますし、京都駅では3カ国語喋れる社員もいる。そういう考えがあればすべきである。

営業課長：西日本や地下鉄はそういう対応されているが、今のところ考えはありません。

組 合：会社が12月6日にプレス発表した車内巡回できない時に車内カメラを使いITV巡

回ということで、車内を回れない時にITV巡回したことを乗務報告書の報告するようになっているが、安全は確保できているのか。

営業課長：安全に繋がらないとはどういうことか。

組 合：しっかりと足で運んで巡回するというのが本来の基本の車内巡回だと思うが、乗務員が少なくなっている上でITV巡回という会社のやり方は車内の安全確保には繋がらない。

営業課長：巡回も必要であるということだし、カメラも必要である。どうしても行けない場合はカメラで見てもいいということであり、100%行きなさいという指導はしていない。

組 合：キャリーバックを網棚の上に置いたりするとカメラは映らない状況である。防犯カメラの意味が、そういう状況では会社側の求めている現実とは違うことを認識していただきたい。

以上