

申1号「盛岡地本第39回定期大会発言」及び「各支部定期大会発言」に関する申し入れ 団体交渉①

1. 「カスタマーハラスメント」に対する会社の考えを明らかにすること。また、考えに基づき職場での方針を示し、対策を講じること。

回答 今後も社員一人ひとりが安心して働くことのできる職場環境を確保していくため、「JR 東日本グループカスタマーハラスメントに対する方針」を策定したところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★4月26日にJR 東日本ニュースとしてプレス発表されたと認識している。その方針策定にいての会社の考えはなにか。

・方針を策定した考えについては、「当社グループがお客さまに安全で質の高いサービスを継続的に提供していくためには、グループで働く社員一人ひとりが安心して働く事のできる職場環境を整備していく事が不可欠」という考えである。更に、「お客さまからのご意見・ご要望に真摯に対応していく一方で、カスタマーハラスメントに対してはお客さまへの対応をしない事を内外に示す」ものとして本方針を示した。

★社員への教育はどのように行うのか。

・年1回のコンプライアンス教育内で実施予定である。 通達やHPに則った話をする事になると思う。

★今回方針を出したという目的は、会社はしっかりと社員を守るという大前提であるべきだと思っているが、どのように考えているのか。

・この方針に関わらず会社は不当なお客さま、不当な行為には社員を守るという考えは、これまでもこれからも変わってはいけないものと考えている。

2. 2023年度に発生した保線系統のレール損傷事象や2024年7月3日と7月18日に発生した電力系統における汽笛吹鳴を受けた事象の原因と対策を明らかにすること。また、職場実態を把握し対策を講じること。

回答 発生した事象については、原因究明及び再発防止の観点を踏まえ、必要な対応を行っているところである。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★保線系統のレール損傷事象の大きな原因は何か。

・手探傷を実施して無ランクだったために管理傷としては、傷の位置のみを把握していた。2022年度からルール改正し、支社ルールとして管理傷の手探傷をやめた。RFDも2年に1回の探傷に置き換えていたため傷の進展まで把握できていなかったことが原因であると考えている。

★今回マニュアルを改訂したことで組合員からは当然探傷すべきである、安全の確保に向けては良い方向に向かっているという意見がある。一方、教育が追い付いていないのではないかという声もある。

・現状では4件目に発生したレール損傷を受けて、パートナー会社含め教育を実施した。直轄でも基礎技術技能研修や本社主催のレール損傷フォローなど教育する場はあるが、今後検討したいと考えている。

★電力系統の7月3日に事象について、体制には問題なかったのか。必要な体制を組めない背後要因は。

・体制は問題ない。

★立入退出箇所の整備への課題は無いのか。

・要望があがったところについては予算化し階段等の整備はしている。今回のところは整備していない。いつも入る場所は決まっているし、今回も使用した。しかし、そこも草が生い茂っていて出る場所を見失ってしまったという背後要因もあるとは思っている。必要な箇所の整備をやっていくべきという認識はある。

JR東労組盛岡

No. 53
2024年11月17日
東日本旅客鉄道
労働組合
盛岡地方本部

〒020-0045
盛岡市盛岡駅西通二丁目16番31号
発行人 大村 博行
編集人 情 宣 部
NTT 019-623-1011 FAX 019-624-0157
JR 033-2238・2239 FAX 033-2230

申1号「盛岡地本第39回定期大会発言」及び「各支部定期大会発言」に関する申し入れ 団体交渉②

2. 2023年度に発生した保線系統のレール損傷事象や2024年7月3日と7月18日に発生した電力系統における汽笛吹鳴を受けた事象の原因と対策を明らかにすること。また、職場実態を把握し対策を講じること。

①の続き

【主な議論内容】★組合 ・会社

★今回の箇所はTC列警の不感地帯なのか。

・不感地帯ではないが正常音でないときは線路横断しない・退避するというルールを定めているが、その認識が少なかつたと考える。その辺は対策が出てくると考えている。

★正しく速やかな報告が今回できていなかったと認識している。

・事象があればすぐ報告するのは当然と考える。しっかり伝える風土は重要であり、引き続き指導していく。

★分任責任者はあり得るのか。

・実際に簡易な作業でもあり、有り得ると考える。

★電力系統の7月18日に事象について、外国人労働者は否定はしないが不安がある。

・伝え方については考えていくことはあるし、当社でも増えているので教育等は考えていく必要がある。

★今回の体制でパートナー会社が責任者・作業員をやり、JRが見張員の体制だったが会社の認識はどうか。

・そのような体制を通常時で実施しているのは電力のみである。正式決定ではなく支社で議論中であり、正確には言えないが、方向性としては今回の体制はあるべき姿ではないということである。

3. 軌道短絡時に運転再開指示を行う際は、現地を確認し安全が担保されるまで走行させないこと。

回答 関係規定等に則り取り扱うこととなる。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★閉そく指示運転を行うということを決める場合の根拠はあるのか。

・閉そく信号機が停止現示を示している状態で運転士の前方の見通しの範囲内で停止できる速度で運転するという運転方法である。見通しが良好であっても25km/h以下でその速度を越えてはいけなく定められている。実際は停止現示が示されて、それが変わらない状態となった時に運転士から指令に連絡をして、指令から閉そく指示運転にて運転再開指示が出され実施されるものである。

★閉そく指示運転の取扱いは列車を動かすためのルールということが良いか。

・その通り。原因を見つけるための取扱いではない。それが目的ではない。運転士の注意力で最徐行で行く取扱いなので、何か異常が合ったら止まるし、不安と思ったら止まる。その取扱いは今後も変わらない。

4. 各線区において沿線近接木による車側灯破損が発生していることから、計画的な伐採と、乗務員による申告にタイムリーに対応出来るように体制を整えること。

回答 沿線近接木の計画的な伐採は、優先順位を決めて取り組んできているところである。また、乗務員の申告による臨時的な伐採については、引き続き、関係箇所と調整のうえ対応していく。

【主な議論内容】★組合 ・会社

★今年度の車側灯の破損件数は何件か。

・今年度は6月から発生しており、件数ではないが車側灯レンズは40個以上破損している。釜石線が多い。

★計画的な伐採と臨時伐採と事象が発生している箇所をリンクしながら伐採できないのか。

・原因箇所をどう特定していくかは支社内で議論している。情報は乗務員が一番持っているので、いかに情報を多く集めるかはシステムを超えて連携していくべきである。