

申第23号に対する窓口回答 またもや団交を拒否!!

新幹線の車内業務の見直しは労働条件の劣悪化である!

会社は3月16日、申第23号『「新幹線車内業務の見直し」に関する団体交渉開催の再申し入れ』に対して団体交渉を行わず、窓口回答を行いました。

新幹線の車内業務の変更は労働条件が大きく変わります。業務委員会での説明で済む問題ではありません。まして本社は窓口の説明に留めようとしませんでした。

J R 東海労はこのような会社の組合軽視の姿勢を許さず、労働条件を悪化させる車内業務の見直しの撤回に向けて闘います。

申第23号(2月21日申し入れ)

「新幹線車内業務の見直し」に関する団体交渉開催の再申し入れ

昨年12月21日、新幹線地本と新幹線関西地本がそれぞれ業務委員会で「新幹線車内業務の見直し」について説明を受けた。その内容は、「業務体制の見直し」「車掌とパーサーの基準乗組み数の見直し」というものである。これはあきらかに労働条件の変更であり、本部は本社に対して1月12日、申第15号で新幹線車掌業務見直しに関する団体交渉開催の申し入れを行った。しかし会社は団体交渉の開催事項ではないとし、団体交渉の開催を拒否した。

組合は、この「新幹線車内業務の見直し」について、車掌の大幅な人員削減のみならず、列車長・車掌長の大幅な業務量の増大による労働強化、運転士の大型行路化や混み運用の拡大、パーサーの責任拡大や労働強化をもたらすなど多くの問題が発生すると考える。更に、会社の「更なる安全性やサービスの向上を図る」という主張は、現実と大きくかけ離れたものであり、実際にはサービスの向上どころか新幹線の安全性は大きく損なわれると考える。従って、下記の通り申し入れるので早急に団体交渉を開催し誠意ある回答をすること。

記

I. 車掌の基準乗組み数の変更について

1. 車掌長と車掌の二人乗務での担当号車を明らかにすること。

2. 自由席改札は行うのか。行う場合は、誰が担当するのか明らかにすること。
3. 車掌の応急処置担当は、誰なのか明らかにすること。
4. 代用保安方式を実施する際に、前部運転台に保安要員で乗車する車掌は、誰が担当するのか。又、入駅時の列車監視は誰が担当するのか明らかにすること。
5. 三島から静岡、三島から浜松など回送列車から営業列車になるこだま号の列車監視及び到着後のドア開扉は、誰が担当するのか明らかにすること。
6. 夜間帯の区間こだま号は、2人乗務としているが酔客の対応や車内トラブル（暴行行為等）が多く発生しているが、2人乗務で可能な根拠を明らかにすること。
7. 駅発車時や到着時に、乗務位置から遠方の号車での車両故障（応急処置）やパーサーが対応できない事案が発生した場合は、どのように考えているのか明らかにすること。
8. 車掌の体調不良が発生した場合は、どのように考えているのか明らかにすること。
9. 車内暴力などの発生によって車掌が乗務を継続できなくなった場合、あるいは警察からの降車依頼があった場合の具体的な対応をどのように考えているのか明らかにすること。
10. 車内トラブル等で旅客を拘束又は監視しなければならない場合は誰が行うのか。又、旅客を降車させる場合の対応は誰が行うのか明らかにすること。
11. 車掌の基準要員が減となると思うが、各運輸所の基準要員並びに車掌の余剰員は、どのように考えているのか明らかにすること。
12. 臨時ののぞみ号は、車掌2名パーサー2名の乗組みとするのか明らかにすること。

II. 運転士と車掌のクルー化について

1. 同一クルーの行路内容は、どのように考えているのか明らかにすること。
2. 運転士と車掌の準備時間は変更になるのか明らかにすること。
3. 運転士と車掌のクルー化で、乗務点呼、出先点呼、退出点呼はどうようになるのか明らかにすること。出先での場所を含めてどのように考えているのか明らかにすること。
4. 運転士の体調不良の際の対応は、どのように考えているのか明らかにすること。
5. 運輸所には車掌限定、運転士限定、車掌と運転士両方できる乗務員がいるが、運転士と車掌のクルー化ではどのような乗り組みで行なうのか。又、運転士と車掌とパーサーが全員女性となる配置はあり得るのか明らかにすること。
6. 運転士は、車掌とのクルー化によって通称一丁半があたりまえの行路が想定されるが安全上問題はないのか明らかにすること。

III. 短区間巡回と短区間行路の設定の設定について

1. 短区間巡回行路の要員規模を明らかにすること。
2. 車掌の短区間巡回行路は、何行路ぐらい考えているのか明らかにすること。
3. 短区間巡回（東京～新横浜・京都～新大阪）では時間的な制約があり、サービ

スの向上は図れないと考えるが会社の考えを明らかにすること。又、短区間巡回の乗務員の具体的な業務は何をするのか明らかにすること。

4. 短区間巡回の乗務員の乗車位置・降車位置・引き継ぎはどうするのか明らかにすること。
5. 短区間巡回で、降車間際の発券依頼・遺失物対応・乗継案内・急病人・車両故障等があった場合は、どのように対処するのか明らかにすること。
6. 短回行路と短区間巡回を運転士が行うとなっているが、そのときの携帯品はどのように考えているのか明らかにすること。
7. 短回行路の運転士が短区間巡回を行う時、携帯端末・財布等を携帯する場合に車両所に収納するセキュリティーボックスを設置するのか明らかにすること。
8. 短区間巡回と短回運転の混み運用は、何行路ぐらい考えているのか明らかにすること。

IV. パーサーの役割の拡大について

1. パーサーの役割の拡大について具体的な内容を明らかにすること。又、委託する業務を具体的に明らかにすること。
2. パーサーの乗務定位はどこになるのか明らかにすること。
3. パーサーと車掌の業務が重なるが、その区分けはどのようにするのか明らかにすること。又、指揮命令系統はどのようにするのか具体的に明らかにすること。更に、偽装請負とならないマニュアルが必要と思うが明らかにすること。
4. 業務上で委託業務を拡大したパーサーと車掌の間で偽装請負と受け取られない事象はどのようなことなのか具体的に明らかにすること。
5. パーサーが応急処置業務をする場合があるのか、あるいは配電盤を開けて処置することはあるのか明らかにすること。
6. パーサーの巡回がこれまでより増えるのか明らかにすること。
7. パーサーは、旅客より指定席変更の申し出があった場合に指定席の座確を行うのか明らかにすること。
8. 全ての列車で、パーサーの車掌担当の乗り組み要員は確保できるのか明らかにすること。
9. 車内販売は、全ての列車で行うのか明らかにすること。
10. 車掌担当のパーサーが、ワゴン販売等をする場合があるのか明らかにすること。
11. グリーン車のおしぼりサービスはどうなるのか明らかにすること。
12. JR東海からJR東海パッセンジャーズへの出向は考えているのか明らかにすること。考えている場合の要員規模と労働条件及び手当を含む賃金はどのようになるのか明らかにすること。
13. パーサーが、駅や旅客指令・運用指令等と連絡を行う場合はあるのか明らかにすること。
14. パーサーが列車監視を行う場合はあるのか明らかにすること。
15. 車掌業務を行うパーサーは、正社員なのか、あるいは契約社員及びアルバイトも指定されるのか明らかにすること。

【主なやりとり】

会社：協約上の団体交渉事項には該当しないので、団体交渉は開催せず幹事間で回答する。なお、必要な事項については地方で業務委員会を開催し説明している。

組合：この件は明かに労働条件の変更であり、団体交渉を開催して議論すべきである。窓口による回答では話にならない。改めて団体交渉による議論を要求する。

会社：そのような考えはない。申し入れの事項について窓口で回答する。

組合：対立である。新幹線では昨日業務委員会が行われているが、今言おうとしている回答は同じものなのか。

会社：一部違うところがある。

組合：どこが違うのか。

会社：Ⅳ項の12である。「出向時の労働条件や賃金については出向規程等に則って取り扱う」である。新幹線地本への回答は「出向時の労働条件や賃金については権限外事項であるが、出向規程等に則って取り扱う」となっている。

組合：団体交渉を行わない会社の姿勢に対して断固抗議する。改めて申し入れを行う。

以 上