

2017年度協約・協定改訂第4回団体交渉 会社は「安全最優先」を 現場で目に見えるよう示せ

8月30日、2017年度基本協約・協定改訂第4回団体交渉を開催しました。

今回は苦情処理会議の出向先での苦情の処理に関する問題など労使関係の一部と、新幹線の大津波対策や車掌の災害、緊急時対応要員、災害時の交替要員確保、車両の検査周期問題などの安全対策について議論しました。しかし、会社は頑なに回答を変えようとはせず、現場で汗を流す社員の切実な声に対して、あらためて冷たい姿勢を示しました。

特に東海道線駅一部無人化について会社は、遠隔操作で駅利用者に対応することが利便性の向上になるなどと、現場に即対応できる社員がいないことで発生する安全問題を軽視する姿勢を示し、安全最優先とは口ばかりであることがさらに明らかとなりました。安全は会社が守るのではなく、現場で働く社員が第一線で守らなければなりません。その現場の社員の切実な声を聞かぬ会社が、安全最優先と言っても全く説得力がありません。

本部はこのような会社姿勢を許すことなく、問題解決に向けてさらに闘います。次回第5回団体交渉は9月4日、13時からです。

出向先での苦情は会社が 苦情処理会議を開催して解決すること！

組合：出向は会社が責任を持って出向させている。トラブルが発生した場合は、会社が対応すべきだ。

会社：出向者については、出向先の規則に基づきそのルールの下で処分や配置転換などが行われているので、そこでの対応となる。

組合：出向者が出向先で風邪で年休をとって欠勤にされ、給与がカットされた。本人からの苦情処理申請に対応すべきだ。

会社：当該の私事欠勤については、出向会社の勤務制度によるもので当社の苦情処理会議には適さない。期末手当などは当社基準で出すが、基になる賃金は出向会社によるものであり、苦情処理会議を開催する必要がない。

組合：今後も同様の事象が発生することがありえるので、対応すること。

会社：出向先でコミュニケーションを図って解決いただきたい。また、出向元所属箇所に相談してもらえば当社の範疇で応える。

組合：会社は出向先のことに責任を持ち、発生した問題について適切な対応を行うこと。

不当労働行為を反省していっさい行わないこと！

組合：会社は「これまでと同様、今後も不当労働行為をはじめ、違法行為は行わない」としているが、不当労働行為と認めた最高裁判決や労働委員会命令は10件以上もある。

会社：会社は、不当労働行為はやっていないという認識である。

組合：「不当労働行為があったが、これまでの行為を反省し今後いっさい行わない」となるのではないか。

会社：行った認識はない。

組合：これからも同様の行為を行っていくということか。法的に判断を受けていても、そういう不遜な態度なのか。

会社：是々非々でやっていくということだ。

組合：係争中の件で、不当労働行為の判断がされていることについては会社は直ちに命令に従うこと。

会社：会社は納得いかないから係争中となっている。

組合：不当労働行為は、これまでの行為を反省し、いっさい行わないこと。

会社施設利用は組合に制限をかけないこと！

組合：会社施設の利用についての取り扱いは、空いていれば貸してもらえるとということでよいか。

会社：業務優先だが、空いていれば許可をする。

組合：申請内容は本社まであがってくるのか。

会社：上がってこない。本社では現場の業務に差し支えあるかどうか判らないから、許可の判断は現場である。

組合：人数制限や参加者の氏名を記入するなど、なぜ必要なのか。

会社：許可を判断するためであるが、施設管理上、現場長が認めれば必要ないと考える。

組合：人数制限や参加者氏名の記録など不要として、許可をすること。

組合事務所の便宜供与を実現すること！

組合：三重地区、東京地区でもう一カ所、この間も申し入れてきたが、三重地区での経過を明らかにされたい。

会社：便宜供与できる場所がないと聞いている。

組合：東京はどうか。

会社：状況に変化はなく、適地があれば検討する。

組合：新幹線地本の隣は空いているのではないか。

会社：聞いていない。

組合：組合が適地を探してきたら検討するのか。

会社：検討する。

利用者の安全を損なう東海道本線駅無人化は撤回すること！

組合：東海道本線、岡崎～豊橋駅間の駅無人化の実施予定時期を明確にされたい。

会社：本年10月の開始を予定している。集中旅客サービスシステムの導入で駅員は無配置となるが、サービスは向上すると考える。従来駅員のいなくなる時間にも対応ができるようになる。

組合：それをサービスの向上といえるのか。営業時間外に利用できず著しくサービスが低下していたものを、さらに無人化しているのではないか。一括管理はどこで行うのか。

会社：太閤ビル内に遠隔案内センターを設け、インターホンで案内を行う。機動班もいて幸田と三河三谷に拠点を置き巡回する。

組合：要員は何人配置するのか。

会社：すでにシステム導入している武豊線の場合、日勤1名、泊1名である。

組合：一番危惧されるのは、現場に駅員がいなくなることで身体の不自由な客の対応ができるのかということである。どのように考えているのか。

会社：誘導点字ブロックの整備、点字対応券売機、前日からの申告対応、またセンターではモニターで監視し案内放送で注意喚起できるなど、万全の対応をしている。

組合：本線は武豊線より列車本数も多く、たいへん危険である。何かあってからでは遅い。利用者にかかる危険をモニターで察知しても、手を差し伸べることができない。沿線自治体からも心配する声が出ているのではないか。

会社：地元のことは地方で対応している。

組合：本実施は安全を確保できるとは考えられず、撤回すること。東海鉄事と地本での議論をしっかりと行うこと。

大津波から新幹線を守れ！

組合：津波危険予想地域に新幹線が含まれていないことについて、この1年間で取り扱いは変更されたのか。

会社：変わっていない。

組合：新幹線で独自の安全対策を考えるよう求めてきたが、どうなのか。

会社：自治体のハザードマップをもとに対策を講じている。高架橋や盛り土の高さを考えたときに新幹線は構造的に問題ない。

組合：浜名湖など、隣で在来線が危ないから止めているにもかかわらず、津波が迫っているにもかかわらず、それでも大丈夫なのか。

会社：在来線は、危険予想地域が断続的になっていては現実的ではないので連続的に指定をしている。新幹線は在来線とは考え方が違う。

組合：想定外の津波だってあり得る。ハザードマップが変更されたらどうするのか。

会社：現行の取り扱いは不変なものではない。現行では万全の準備をしている。

組合：より万全を期すよう対策を講じること。

新幹線車掌業務見直しを撤回せよ！

組合：新幹線車掌業務の見直しを撤回すること。

会社：地方で提案し議論している。

組合：本部も申し入れているので、団体交渉を開催して協議すること。

在来線ホーム可動柵の拡大を！

組合：駅ホーム可動柵の実証実験は金山と刈谷の2駅だけなのか。

会社：利用客が1日10万人を超えるのは名古屋駅と金山駅だけである。名古屋駅にはホーム要員を配置しており、様々な対策を実施している金山駅と刈谷駅に設置する予定である。

組合：10万人にかかわらず、前向きに拡大を検討すること。

組合：特急が停車しないこれらの駅からやっ払いこうという進め方である。

会社：地方の申し入れに対して議論すること。

A T S－P T装置を改善されたい！

組合：A T S－P Tについては、安全の向上に向けて取り扱いを含め機器の改善を進めていくべきである。

会社：関係支社と地本で議論いただける内容である。

組合：現状では、取り扱い上乗務員にたいへんな負担がかかっている。

会社：現状を不変なものとは考えていない。

組合：地方での議論を活かして改善すること。

運転情報記録装置を社員監視のために使うな！

組合：運転情報装置は安全運行のために、事故が発生した場合にその把握のため

めに使用するとされていたが、今では全て監視され、職場内表彰のようなことにまで使われている。

会社：得られるデータは、技量把握や運転技能の向上に役立たせることができると考える。

組合：運転士にとってはプレッシャーでしかなく、安全を阻害する。本来の目的以外に使わないこと。

災害時に乗務交替の申告があったときは 安全のために十分に配慮すること！

組合：災害時の乗務員の交替については、たまたま予備勤務の乗務員がいれば対応しているという現状である。明けの乗務員を待機させるのが常態化しており、負担が大きすぎる。架線切断で睡眠時間が2時間ということもあった。予備者を常備することがベストである。

会社：ご苦労はかけている。

組合：若い人は辛くとも管理者に言えず、我慢して乗務していて危険である。申告があった場合は、安全のために十分に配慮すること。

会社：申告があれば対応する。

雪害など気象異常時は早め早めの対応を！

組合：降雪状況によって、雪落としは検修社員を配置するとのことであったが、出勤はされたのか。

会社：そのような恐れがあるときは、派遣をしている。

組合：乗務員が対応せざるを得ない場合の負担軽減のために降雪、自然災害などを早めに察知して対応されたい。

会社：会社が把握して対応する。

組合：一般的にも気象予報などのレベルは高度化されてきているので、会社の対応も強化すること。

野生動物に対する対応の強化を！

組合：最近、東海道本線でも鹿との接触事故が発生している。本線運転職場にも報告書のフォーマットを導入されたい。

会社：たまにあることなら既存の報告書でいいのではないかとの声もあると思う。地方で議論いただければと考える。

組合：車両に設置した撥ね除ける装置について効果はどうか。

会社：柵の設置や注意運転などの対策と共に効果をあげている。

組合：地方では、夜間の対応で乗務員を守るために懐中電灯のLED化が実現した経緯がある。本線運転職場の指導訓練で対応方を教育するなどの対

策も実施されたい。

台車検査周期を45万キロ 交番検査周期を3万キロに戻せ！

組合：組合が要求しているとおりに検査周期を戻すこと。現場では作業に要する時間が不足しているというのが実感である。

会社：車両の改良で故障件数が減少しており、状態監視にも力を入れているので、データでできること、人間がやらなければいけないことを精査し、必要な検査に必要な人員を充てている。まだ慣れていないことで余裕が無いことは理解できるが、できるようになっていただきたい。

組合：時間を間に合わせるために作業を急いでやっているようでは入念な検査修繕は出来ない。安全な故障のない車両を本線に送り出すためには、時間に余裕ある検査体制に戻すべきである。より多く検査の機会を増やすために、台車検査45万キロ、交番検査3万キロに戻すこと。

乗客を乗せたテストカー走行は直ちにやめろ！

組合：全般検査、台車検査周期延伸による乗客を乗せてのテストカー走行は、安全上おおいに疑問である

会社：許可の届け出を国交省に提出し、法令上は何ら問題はない。

組合：X0編成を使用しているのか。

会社：G編成も使用している。検討委員会も立ち上げて、不具合が無いことも確認して万全な体制で実施している。

組合：乗客を乗せずに走行させることが、万全といえるのではないか。テストカーについては、夜間に走行させるなどして情報の収集をすること。

一斉点検、入念点検はその理由を 作業にあたる社員にもあきらかにすること！

組合：検修現場では、一斉点検や入念点検の指示がされるが、作業する社員には不具合があった状況を伝えられていない。原因や理由が判らないのでは、入念点検などできない。

会社：必要な関係者には伝えている。

組合：すべての関係者に説明すべきである。

会社：やってもらいたいことは明確に伝えている。

組合：入念点検せよというならば、作業にあたる社員すべてが共有すべきである。最大限伝えること。

会社：約束はできない。

組合：安全で確実な作業ができるよう、重ねて強く主張する。

事故に関する申し入れについては 速やかに協議を開催せよ！

- 組合：発生した事故に関して、組合は現場関係者の話やマスコミ報道から知ることが多い。本来は会社から直ちに説明されるべきと考える。
- 会社：会社は幹事間で応えるなど、組合との協約の枠をこえて説明している。
- 組合：安全問題は、いち早く労使でしっかりと議論すべき課題である。
- 会社：その通りである。
- 組合：この間、申し入れても対応してもらってない件があるではないか。
- 会社：できるだけ対応しているつもりだ。責任があるので時間が必要な場合もある。
- 組合：安全問題について労使間の協議を重要視するよう重ねて要求する。

基本動作や確認喚呼の過度な実施は逆効果になる！

- 組合：基本動作について、何でもかんでも基本動作にして、基本動作や確認喚呼は増える一方である。新幹線運転士の基本動作集などは分厚くなっている。それらを丸暗記しろというのか。
- 会社：間違いなく出来るようになってもらうのがベースであり、意識を持ってやってもらわなければ意味がない。
- 組合：無事故の社員の優秀さは喚呼とは別のところにある
- 会社：30年間無事故だからといって、発生させてもいいとはならない。
- 組合：基本動作や確認喚呼がいらぬとは言わないが、多すぎて安全を阻害することがあるのではないかと考える。
- 会社：身体に染みこませて、自然に基本動作ができるようにしてもらいたい。
- 組合：確認喚呼は事故があるたびに増え続けている傾向がある。限度があるのだから、過度になれば逆効果になる。
- 会社：限度があるのは理解する。労使で共に考えて行くことができればと考える。

安全優先で行動した社員に責任追及や懲罰的教育を行わないこと！

- 組合：社員が安全優先と判断して行った処置に対し、会社はそれが誤っていたとして責任追及や懲罰的な教育を行っているのではないか。
- 会社：そのようなことはない。
- 組合：振り返りレポートはどのように考えているのか。
- 会社：原因はどうだったのかを振り返ってもらうためのものである。
- 組合：書いても書いても会社が執拗に求めてくることに苦しむ社員は少なくない。見直すこと。再教育の期間は基準があるのか。

会社：基準はあるが、個々に長短はある。知識技能が至っていなければ乗せることはできないからである。

組合：あらかじめ、これぐらいは降りてもらわなければならないとして、振り返り期間を無意味に長くしているようなところが見受けられる。適切な対応を行うこと。

以上