

申第14号

「賃金誤支払い（過払い）に関する申し入れ」

申第15号

**「新幹線ホームの車いす用スロープの不具合
解消に関する申し入れ」**

申第16号

**「雪害など自然災害時の列車運行についての
申し入れ」**

会社は組合と団体交渉をせずに窓口で回答!

2月9日と10日に新幹線地本所属の出向組合員に対して、またもや賃金誤支払い（過払い）が発覚しました。度重なる賃金誤支払いに対して、本部は抗議と共に再発防止を求めて申第14号を申し入れを行いました。また、新幹線ホームの車いす用スロープの不具合解消ため申第15号を申し入れを行いました。また、J R 西日本で1月に発生した大雪による列車立ち往生に対して、雪害など自然災害時の列車運行について申第16号を申し入れました。この三つの申し入れに対し、早急な団体交渉の開催を求めましたが、会社は団体交渉事項でないことを理由に、組合と団体交渉を開催せず、4月14日に窓口での回答をしました。

会社回答と議論内容は以下の通りです。

《団交拒否に関するやりとり》

会社：申し入れの内容を見て、労働協約第39条の事項に該当しないので、団体交渉を開催しない。

組合：組合としては社員の労働条件に関することでなので、充分団体交渉事項に該当するから窓口ではなく、団体交渉を開催せよ。

会社：該当はしないので、団体交渉は開催しないが、組合からの質問等について窓口で回答して議論を行う。

組合：窓口では有意義な議論ができない。

会社：窓口で議論を行う。

組合：団体交渉拒否、対立を確認する。

《本部からの申第14号と会社回答》

1. 両組合員に対して、改めて勤務実績表等を使用して文書で詳細について本人に通知すること。

【回答】

そのような考えはない。対象者本人には内容を丁寧に説明している。

2. スリーエスへの出向組合員に対して、過払いについては各割増賃金の金額しか説明されておらず、正確な金額であるのか確信が持てない。したがって、それぞれの金額算定の根拠となる数値を明らかにすること。

(1) 出向特別措置について、誤支払いの根拠や詳細を明らかにすること。

【回答】

個別の数値は明らかにしない。

(2) 超過勤務手当について、誤支払いの根拠や詳細を明らかにすること。

【回答】

個別の数値は明らかにしない。

(3) 夜勤手当について誤支払いの根拠や詳細を明らかにすること。

【回答】

個別の数値は明らかにしない。

3. 両名に対する賃金誤支払いが判明した経過について詳細に明らかにすること。

【回答】

定期的な事務作業の中で発覚したものである。

4. 両名に対する賃金誤支払いが発生した原因について詳細に明らかにすること。

【回答】

事務手続き上のミスによるものである。

5. 全出向者の賃金支払いについて誤支払いがなかったか、早急に確認すること。

【回答】

状況を踏まえ適切な対応を行っていく。

6. 賃金誤支払いを防ぐための万全な対策を明らかにすること。

【回答】

今後も会社が適切に指導し、再発防止に努めていく。

《申第14号に関するやりとり》

賃金誤支払いの再発防止と本人に対して丁寧な説明を！

組合：またもや出向における賃金の誤払いが発生した。今回は過払いであり、額が多額となっている。32万円となっている。

会社：期間が長くなっており多額となった。

組合：回答では丁寧な説明しているとしているが、本人からは金額のみで勤務実績表などを用いて、丁寧な説明はされていない。本人が納得出来るような丁寧な説明はされていない。

会社：新幹線事業本部で発生した事象である。

組合：説明は事務統括センターの方が説明するのか。

会社：説明は人事課で行っている。

組合：人事課の人材開発センターなのか。

会社：そうである。新子さんか岡本さんである。出来る範囲で説明したと聞いている。

組合：勤務実績表を用いて、細かい説明はされていない。

会社：納得しなければ、本人が人材開発に連絡すれば説明すると思う。

組合：賃金の誤払いはあってはならない認識か。

会社：あるべきではないと思っている。

組合：3の回答で定期的な事務作業としているが、定期的ならなおさら誤払いが起きることでは困る。

会社：社員が多いし、定期的に期間が長いことが問題だと言うことか。色々な確認をするなかで起きてしまった。実際に誤りが見つかった。

組合：この確認はを担当する方は新人なのか。

会社：個別には聞いていないので答えられない。新人だろうが、ベテランだろうがあってはいけないことである。実際に起こってしまったので、振り返りをして間違いが無いようにしている。その繰り返しと考える。

組合：事務手続き上のミスとして簡単に片付けられては困る。

会社：簡単と捉えているわけではない。事実は伝えている。このようなことが無いように取り組んでいくだけである。

組合：誤払いが発生し、その都度再発防止に努めているのか。

会社：担当部署で責任を持ってやっている。

組合：本社がしっかりと指導せよ。

会社：事務統括センターも本社内である。会社として適切に行っていく。会社として指導していくものである。

組合：各鉄道事業本部内に事務統括センターが存在しているのか。

会社：各鉄事ではなく事務統括センターという独立した組織がある。

組合：人材開発センターは各鉄事内にあるのか。

会社：そうである。

組合：事務統括センターは全出向社員の勤務を把握しているのか。

会社：給料の支払い事務をやっている。

組合：全出向者の支払い事務を統括センターが行っている？

会社：全出向者に限らず、全社員である。だから相当な数が在籍している。各出向先の勤務を把握する庶務担当がいて確認して、事務統括センターに集まってくる。扱っている数は全社員である。

組合：相当な数となる。膨大な量である。しかし、賃金の誤支払いはあってはならないことである。

会社：あるべきではない。しかし、実際はゼロとなっていないので会社としてきちっと指導していく。

組合：あってはならないことではあるが、誤支払いがあった場合には、本人に丁寧な説明をせよ。

会社：説明はしていく。

組合：絶対にあってはならないことなので、再発防止に努めろ。

《本部からの申第15号と会社回答》

1. 新大阪駅で使用している新型スロープは、東海道新幹線全駅で同一の形式のものが使用されているのか明らかにすること。

【回答】

渡り板は長尺タイプを使用している。一部駅を除き、東海道新幹線全駅で同一のものを使用していると聞いている。

2. 現行の新型スロープは、N700S（J編成）使用時には、スロープと車体の接する部分に段差があり、フックの掛かりが浅いため、乗降時にスロープ自体が外れる事象が多く発生している。会社の見解を明らかにすること。

【回答】

N700SはN700系と構造が異なり、渡り板を設置した際にフックの掛かりが浅くなることは承知しているが、車体側とホーム側の接地面で過重を支える設計で、正しく設置することで、安全上の問題は発生しないと聞いている。

3. 現時点における検討項目に上げている新型スロープの不具合（スロープと

ホームの接する部分の段差) 解消に向けた状況を明らかにすること。

【回答】

現行渡り板は車いすの大型化・重量化に対応するために必要な補強措置を施した結果、厚みが増したものの、不具合ではないと聞いている。渡り板の耐久性維持とスムーズな乗降の両立を前提に、ホーム側端部の改良を検討し、2021(令和3年)年10月頃にホーム側端部の部材を交換する改良を実施したと聞いている。

4. 早急に新型スロープの不具合(スロープとホームの接する部分の段差及びフック部分の掛かり)を解消すること。

【回答】

「2」の通りである。

5. 現行の新型スロープは、N700編成1号車(No.1位及びNo.2位側引き戸)と16号車(No.3位及びNo.4位)側引き戸には、構造上使用出来ない。N700編成1号車(No.1位及びNo.2位側引き戸)と16号車(No.3位及びNo.4位)側引き戸に使用出来る新型スロープを開発し、東海道・山陽新幹線全駅に設置すること。

【回答】

全ての乗降口で安全に使用できる渡り板を開発する考えはない。

6. 現行、新幹線車内とホーム上での車いすの乗降は、車いす担当者が一人に対応を行っている状態である。新幹線車内とホーム上での車いすの乗降時、必要な場合は、JRCP乗務員が補助すること。

【回答】

そのような考えはない。現状で対処されたい。

7. 新型スロープの不具合の状態を確認するため、直接車いす担当者の声を聞き、現場視察を行うこと。

【回答】

意見等があれば、職制を通じて申告されたい。

《申第15号に関するやりとり》

担当者が危険と感じているのだから改良せよ!

会社: 地方でやるべき事項である。

組合: 関西の方も申し入れてやっている。新幹線について同一な渡り板を使用しているのか。

会社: 同一な物を使っている。

組合: 車いすを担当者から聞くと、車内からホームへ降車する時に外れると聞

いている。担当者は外れないよう手や足で押さえながら車いすを押している。

会社：しっかりと確認しながら、使用していただきたいと考える。

組合：N700Sに爪の掛かりが浅い。

会社：全ての乗降口に対応する渡り板を改良する考えはないので、注意して使用していただきたい。

組合：先頭車からの乗降には長尺スロープは使用不可な構造になっている。

会社：他の乗降口から乗降して下さい。とのことになっている。

組合：安全上の問題が発生しているから、このような申し入れとなる。

会社：設置の仕方をしっかりとしていればよい。安全に使える。

組合：2の回答でフックの掛かりが浅くなることを承知していると回答しているが、フックの掛かりが浅いから外れてしまい大変危険状態となる。

会社：掛かりが浅いが、安全上問題はない。

組合：担当者はフックが外れ危険な状態となったから申し入れとなった。補助的な人をつけられないのか。

会社：会社は考えていない。

組合：担当者は危険と考えている。外れ事故が起きてからでは遅い。あつてはならないことである。

会社：大変とは思いますが、確認しながら行ってもらいたい。

組合：会社は改良の余地はあるのか。ないのか。

会社：新しくどうこうでなく、改良はしない考えである。正しく設置して使ってもらおう考えである。

組合：正しく設置しても外れてしまうのが現実である。

会社：当然、検証している。

組合：検証したからこそ、フックの掛かりが浅いことについて承知している。

会社：掛からないならまだしも、浅いがフックは掛かっている。

組合：浅いから外れる。

会社：色々な工夫はしていくと思う。

組合：組合としては安全を担保するために改良をせよ。

会社：安全というよりはスムーズな乗降のためであり、検討はしていくとは聞いている。使い方も含めて現在は考えていない。

組合：フックの掛かり浅いがために、外れて車いすのお客様がケガをした場合、ただ単に担当者の責任としないことでいいか。

会社：たればなので、何とも言えない。正しく使用してもらおう。

組合：ハード面が不完全の状況を把握しているならば改良をせよ。担当者は手や足で押さえ注意しているから安全が保たれている。

会社：大変と思うが、渡り板を正しく設置すれば安全に乗降できる。今、何かあればと言えば、今はない。

組合：担当者から不具合の事象があれば、意見をどしどし申告していいか。

会社：部署の職制に伝えてもらいたい。

組合：その声を尊重し、改良を重ねて安全な長尺スロープとなるよう、会社も努力せよ。

会社：適切に対処する。

《本部からの申第16号と会社回答》

1. JR東海管内の路線上の分岐器には、電気融雪器が導入されているのか明らかにすること。

【回答】

都市部を含め積雪が見込まれる駅の分岐器には、電気融雪器や熱風式融雪器等を設置している。

2. 分岐器カンテラを使用している駅で「集中旅客サービスシステム」を導入している又は導入予定があるのか明らかにすること。

【回答】

導入していると聞いている。

3. 「集中旅客サービスシステム」を導入して無人化された駅構内の便所は、今回のような非常時に使用できるようになっているのか明らかにすること。

【回答】

駅構内のお客様用トイレは使用できると聞いている。

4. 「集中旅客サービスシステム」を導入して無人化された駅舎内には、災害時を想定して非常食や非常用品などは備蓄されているのか明らかにすること。

【回答】

そのような対応はしていないと聞いている。

5. JR東海管内の路線で便所を設置していない編成で長距離を走行している列車があるが、全ての列車に便所を設置する計画はあるのか明らかにすること。

【回答】

当社保有の車両にもトイレを設置していない編成があるが、315系に置き換え、今後、全ての編成にトイレを設置する計画であると聞いている。

6. 便所を設置していない編成で長距離を走行している列車が長時間も駅間で停車してしまった場合、又は停車する恐れがある場合の取り扱いについて、会社はどのように考えているのか、明らかにすること。

【回答】

駅での抑止を基本とした運転計画を行っているため、駅間での長時間抑止のリスクは低いと聞いている。なお万が一駅間で長時間抑止となった場合は、車内の状態を確認し、運転再開まで相当時分を要する場合や避難が必要な場合は、お客様には駅中間で降車し、最寄り駅まで移動していただくと聞いている。

7. 新幹線では長時間停電すると列車内の便所が使用できなくなり、簡易トイレを設置するが車内に搭載されているのは約300人分であるが、定員1323名の列車で約300人分しか無いのは少なすぎると思うが搭載量を増やす考えはあるのか、明らかにすること。

【回答】

必要数を搭載しており、現時点で搭載量を増やす考えはないと聞いている。

8. 在来線では長時間停電すると列車内の便所が使用できず簡易トイレの搭載もされていないが、簡易トイレを搭載する考えがあるのか明らかにすること。

【回答】

現在386系6・4両基本編成に1セット（50回分）、373系3両基本編成に1セット（15回分）の非常用簡易トイレセットを搭載していると聞いている。

9. 今回のJR西日本の事象を教訓として、JR東海として何か検討していることがあれば明らかにすること。

【回答】

JR西日本の事象を踏まえて、新しい対策をとることは現時点では考えていない。同様の事象を発生させないよう訓練など対応力を高めつつ気を引き締めて対応していく。

《申第16号に関するやりとり》

前倒してトイレのある車両に置き換えろ！

組合：集中旅客サービスシステムの拡大として、東海道線では名古屋以西の9駅、中央線で勝川駅を計画していること提案された。

会社：増しているのは事実である。

組合：駅の無人化は明らかにサービス低下を招く。JR西日本の雪害による列車立ち往生について、集中旅客サービスシステムを導入していれば、大変な事態を招くことが考えられる。熱風式融雪器とはどのようなものか。

会社：熱風を発生させてポイントに吹き付けるものである。

組合：常設なのか。

会社：常設である。当社は駅で列車を止めることを基本としている。

組合：集中旅客サービスシステムを導入していて、カンテラを焚くような状況が発生した場合は、誰が行うのか。

会社：よく分からないが、駅係員となっている。管理駅の係員が出動すると思う。

組合：無人化された駅には非常食や非常用品は備蓄されていないと回答しているが、管理駅には備蓄されているのか。

会社：災害線区があって、特急列車停車駅に2列車分の数が備蓄されている。東海道線・中央線・高山線・関西線・飯田線・紀勢線が対象となる。

組合：旅客サービスシステムの管理駅なのか。

会社：特急列車の停車駅である。

組合：静岡管内でトイレのない車両について新聞投稿があった。

会社：順次、置き換えて全編成にトイレのある車両とする計画である。

組合：どれくらいの目処を考えているのか。

会社：資料がないので分からない。315系に置き換えてトイレのある車両とする計画である。

組合：時期は分からないが、トイレのある車両を置き換えていく。列車抑止の基本は駅に停車していく考えでいいか。

会社：そうである。

組合：新幹線は簡易トイレは300人分は足りないと考える。

会社：増やす考えはない。

組合：JR西日本のような列車立ち往生をさせないために、早め早めの対策を実施せよ。安全最優先である。また、前倒しを進めてトイレのある車両に置き換えろ。

以 上