ＪＲ東海労

業務速報

ＮＯ．６５１
２００８．９．13
ＪＲ東海労働組合
発行　鈴木　富雄
編集　柳楽　関

手当・専任社員・安全
について議論！

９月12日、本部は協約・協定改訂に対する第５回の団体交渉を開催しました。今回は、通勤手当や特殊勤務手当、安全についての議論をし、申し入れに対する議論を終えました。

会社の回答は全てに不誠実であり、職場で汗して働く組合員に応えるものではありませんでした。席上、再度基本協約を締結することを伝え３時間近くの論議を終えました。

ワンマン手当５００円を支給せよ！

組合：ワンマン運転は特殊性が他の列車に比べてある。５００円の手当を新設せよ。
会社：特殊性はそれぞれの線区で特殊性があり、１８年７月の新しい人事賃金制度で特殊勤務手当を整備した。
組合：平成１８年７月以降から２年が経過している。状況は変わっている。
会社：仕事の量が増えたとか、大きく現状は変っていない。
組合：状況は日々変わっている。トイカやスイカの取り扱いなどが業務としてある。車掌の仕事もしている。閑散線区であり自然災害もおおい。手当を新設すること。
会社：ワンマン手当を新設する考えはない。
組合：接客やお客の乗り降りもあり安全に注意を払わなくてはいけない手当を新設すべきだ。

ガソリン値上げ伴いに通勤手を増額せよ！

組合：「ガソリン代の価格の上下によって通勤手当を増額する考えはない」と回答しているが、過去に増額しているのではないか。いつ頃増額したのか。また、どうして増額したのか？
会社：資料がないので分からない。
組合：通勤手当の主な使い道は何か？
会社：ガソリン代がほとんどであると考えている。
組合：現在ガソリン代は以前の増額後に比べて１．３～１．５倍になっている。組合員は赤字になっている。
会社：現行で十分だと考えている。通勤方法は最も経済的な方法を望むものである。軽自動車で通勤している人もいる。
組合：会社は、今日のようにガソリンの値上げを考えていたのか。
会社：値上げを想定して通勤手当を決めるものではない。
組合：それでは通勤手当の設定の基準は何か？
会社：ガソリンの燃費ということもある。
組合：会社が言う最も経済的な自動車とは何か

会社：燃費が良い車がある。
組合：軽自動車、ハイブリット車は極論である。
会社：このまま高騰が続くとは限らない。ガソリンの価格の上下によって通勤手当を変える考えはない。
組合：現にガソリンが値上げされている。通勤手当を増額せよ！

定期健康診断は勤務時間とすること！

組合：定期健康診断を受ける社員で勤務免除となる社員はどのような社員か？
会社：日勤勤務の社員である。乗務員や交代制勤務変形勤務の社員は自己の時間となる。
組合：休日に自宅から健康診断を受けるために出てくる者もいる。
会社：勤務終了や勤務前に受診している社員もいる。
組合：受診のために業務に支障が出なければ、勤務免除で受診できるよい方法を考えてはどうか？
会社：良い方法があれば提案をする。
組合：定期健康診断を受ける社員で勤務免除とすべきである。

不可抗力による遅れは通勤障害とすること！

組合：マイカー通勤者は、途中の交通渋滞などを考え早めに出勤してきている。交通事故など予期をしない渋滞により出勤時刻に間に合わない場合は通勤障害とすべきである。
会社：自然災害などにより道路が寸断された場合など、ケースバイケースである。
組合：道路が寸断された場合や交通事故が発生すれば、迂回のために他の経路に自動車は流れ必然的に渋滞となる。渋滞や事故の発生は予測できない。
会社：予測は出来ないが、障害休暇として認めれない。
組合：実際に雪で道路が寸断され他の経路も全て寸断された場合に障害休暇として取り扱われなかった事例がある。自宅を○○時に出て、道路の復旧が○○時となったことを自己申告をすればいいのではないか。
会社：報告をすることは当然である。
組合：交通事故渋滞など調べればすぐに分かるものである。組合員を信頼していないのか？
会社：主張は聞いたが、障害休暇とする考えはない。
組合：障害休暇とすべきである。

退職手当ポイントに等級・勤続年数を加味せよ！

組合：会社は、「社員の頑張りが反映される制度であるから等級経過年数や勤続年数を加味する考えはない」と回答をしているが、昇進試験を受けなくても事故もなく業務をまじめに遂行していることが、頑張っていることである。
会社：一方で、昇進試験を合格し頑張っている者にとっては不公平となる。
組合：昇進試験を合格して上位の職種に就きたいということは否定しない。日々の仕事をこつこつとこなすことも頑張りである。
会社：貴側の主張は人事賃金制度から外れている。
組合：昇格しなくても、何事もなく日々の業務を真面目に事故もなくしている社員の努力を認めるべきである。退職ポイントを加算せよ。
会社：現行の制度を変える気はない。
組合：対立である。確認する。

専任社員は希望する社員を全員雇用せよ！

組合：専任社員の採用条件は５項目以外に条件はあるのか。
会社：ない。
組合：採用は専任社員の就業規則４条に基づいてやっているということか。
会社：その通りである。
組合：期末手当が５回以上あるものは採用しないとしているがなぜ５回以上なのか。
会社：５回が相当であると言うことである。
組合：５回という基準は何か？
会社：採用基準が適当であるということだ。
組合：適当であるという判断の中身は何か？
　　　劣悪な社員であり採用が出来ないと言うことか？
会社：・・・・・・。
組合：期末手当は恣意的に出来る。
会社：そのようなことはしていない。
組合：現実は恣意的に期末手当をカットしている。法の主旨に基づき全員採用せよ。

専任社員の賃金は全員２０万円とせよ！

組合：専任社員の賃金は全員２０万円とすること。
会社：専任社員の導入時に高齢者雇用に向けた法に基づき決めている。
組合：組合の調査では、公的給付を含めてもまだ余裕がある。
会社：総体として会社の計算によれば控除額が出てしまうかもしれない。個人の計算は一人ひとりやっていない。
組合：３ランクに分けているのは、退職時の職種を基準としているのか。
会社：職種との関係で相当であると考えている。
組合：専任社員になっても同じ職種に就いているのか。
会社：就いている。
組合：現職時の等級に関係なく全員２０万円とすること。

専任の社員の労働条件を緩和せよ！

組合：専任社員に「ハーフタイム」や「高齢者交番」を導入すること。
会社：特別な仕事を作る考えはない。非効率となる。要員に響く。
組合：６０才になれば体力が落ちる。
会社：６０才と６１才で体力の差はない。個人差がある。元気な人は元気である。
組合：職場から専任社員を希望する社員が、現職の仕事の継続ではきついという意見を聞いているか。
会社：意見は聞いている。
組合：６０才を過ぎると体力も落ちる。専任社員の労働条件を緩和せよ。

専任社員に職務乗車証を発行せよ！

組合：専任社員にも職務乗車証を交付すること。
会社：福利厚生ではないので交付はしない。
組合：職務乗車証が必要となることはないのか？
会社：業務で必要な乗車券は渡す。職務乗車証の使用は多くないので交付はしない。
組合：専任社員もＪＲ東海の社員である。交付をすべきである。

出向先企業の問題を協議する場を持つこと！

組合：出向先の組合員の労働条件などの問題を解決するにはどこに言えばいいのか。
会社：出向者の問題は人材開発センターが対応している。
組合：労働条件等について出向会社と話をしているのか。
会社：出向先での労働条件は、出向会社が経営状況を鑑みた上で決定するので話は出来ない。
組合：出向先の労働条件について申入れを行なうときはどこに申し入れるのか。
会社：調べておく。

《安全確立について》

インシデントの報告で懲罰的対応を止めること！

組合：インシデントの報告にあたっては非懲罰的な制度にすべきである。
会社：懲罰的なことはしていない。
組合：日勤教育がそれである。
会社：日勤教育ではない。日勤という勤務指定での教育である。
組合：それが日勤教育だ。乗務から外しているということだ。
会社：必要な教育はやる。
組合：懲罰的な対応を止めること。

マスコミの前に労働組合に協議すべきだ！

組合：新大阪駅の情報流出の件はマスコミ報道によって組合員が知らされた。
会社：担当の部署が関わっているので説明した時間は分からない。
組合：社員は業務上で聞かれた時に対応できない。社員には事前に説明すべきである。
会社：会社としての対応もあり、発表できる体制が整ってから説明する。
組合：マスコミで社員が知ることがないように事前に労働組合と協議すべきである。

再教育の基準を示せ！

組合：日勤教育は廃止せよ！
会社：廃止する考えはない。
組合：再教育の基準が新幹線では文書で掲示がされているが在来線は基準が示されていない。新幹線は以前からの変更があったので基準を示したのか。
会社：伝えるべきかどうかは会社の判断である。
組合：基準が明らかにならなければ不信感が出てしまう。
会社：会社が責任を持ってやっている。
組合：教育とは、試験をすることが教育か？
会社：試験までの全ての過程である。
組合：教育などされていない。自己学習の強要であり試験は教育ではない。
会社：試験を受けて乗務員になっているのではないか。
組合：必要な教育は行っていない。ミスの原因に対しての教育がされていない。
会社：全く関係のないことはやっていない。
組合：全く関係のないことはやっていないということで確認する。在来線の再教育の基準を示せ！
会社：必要があれば示す。
組合：福知山線事故をへても示さないのは事故の否定である。

走行中の運転通告は止めること！

組合：運転通告の記入のため列車を停止させた事例は何件あるのか。

会社：あるが、今は何件とは言えない。
組合：運転中に運転通告受領券記入は危険である。止めること。
会社：危険と認めた場合には無線に出なくても良い。多くの内容を伝える場合には列車を停止させている。
組合：簡易な伝達については一斉伝達方式をとるべきである。

裏面添乗を止めること！

組合：常時後ろから監視されていたのでは気になって運転に集中出来ない。
会社：通常どおりの作業をしていれば何も問題はない。
組合：何故裏面添乗をするのか。社員を信用していないということである。
会社：お客様から見た目で運転士を見ることもある。
組合：運転室に添乗をすればよい。一層安全である。
会社：運転室の添乗もやる。
組合：裏面添乗は止めよ！

発光式停止位置目標を導入せよ！

組合：停止位置不良の件数は前年度は何件か？
会社：２０件から３０件の間である。
組合：原因の多くは何か？
会社：多くは技量がなかったことである。あとは勘違いである。
組合：停止位置目標が多くあることを知っているか。
会社：基本動作をしっかりやることである。
組合：発光式の停止位置目標の設置は可能か？
会社：調べてみないと分からない。
組合：既に、東日本などでは導入されている。
会社：現時点で導入する考えはない。
組合：より安全の観点からハードの面でも改善の投資をすること。

乗務点呼時の試問は止めること！

組合：乗務点呼時の試問は人を見てやっているのか？
会社：見習いから一本になった者には特に試問をやっている場合はある。
組合：「〇〇の職場は重点的にやりなさい」という指示はしているのか。
会社：指示はしていない。事故防止に努めるための方針としてはあるが、職場の取り組みとしてやっている。
組合：個別的に集中して試問がされている。
会社：いろいろな必要性によって試問をやっている。
組合：毎日試問をやられている。
会社：前回答えれなかったり要領を得なかった時は続けてやることになる。
組合：組合を区別して試問を行っている。
会社：そのようなことはやっていない。
組合：諮問内容を、個別にあらかじめ知らせておくことはあるのか？
会社：そのようなことは絶対にない。
組合：管理者は乗務員を気持ちよく仕事に送り出すことが仕事である。伝達事項のみにとどめ、試問は止めること。

新大阪～引上げ線での添乗報告は中止すること！

組合：新大阪～引上げ線間での入換運転は運転士の注意力のみで安全が保たれてい

る。安全を軽視して無理矢理やれと言うことか。
会社：この区間では、添乗報告は起動前にでも良いとなっている。
組合：何時からか？
会社：・・・・・。
組合：全運輸区には徹底がされているのか？
会社：分からない。必要なところには伝えている。
組合：掲示もないし訓練でも言われていない。徹底をするべきである。

知識・技能の確認は止めること！

組合：今年から、新幹線・在来線でシュミレーターが追加されたが何故か？
会社：確認をどのようにしようと会社の判断であり、裁量がある。
組合：どうしてか理由を示せ。
会社：より知識・技量を把握するためである。異常時の対応もより臨場感があるので確認が出来る。
組合：訓練でシュミレーターを使用している。あえて、知識技能の確認で導入する必要があるのか。
会社：多額のシュミレーターを導入したのだから使用をして知識レベルを確認する。
組合：恒に使用をして訓練をしているので、知識・技能の確認に必要はない。

東京～新大阪間の一人乗務は止めろ！

組合：列車防護に必要な係員の規程改正は何故されたのか？
会社：九州から西日本への乗り入れがあったからである。
組合：国交省には東海として省略して良いと答えたのか。
会社：問題ないと答えている。
組合：運用は具体的にどうするのか。東京～大阪間を一人乗務とするのか？
会社：運用については地方での協議となる。
組合：安全に関わる問題である。会社は一人乗務で大丈夫と思っているのか。
会社：規程が変更になった。検討課題である。
組合：本線上を一人乗務で走らせることは認められない。

原因究明まで検査周期を３０万㌔とせよ！

組合：ディスクボルトの折損とディスク板の亀裂は何件発生しているのか。
会社：ディスクボルトの折損は１９年度１件、２０年度０件、ディスク板１９年度１９０件、２０年度０件である。
組合：今年度に入ってＮ７００系のディスク板亀裂による台車交換は知っているか。
会社：聞いていない。
組合：台車交換が発生している事実がある。根本的な原因は何か？
会社：メーカーも入って調査をしているがまだわからない。
組合：一体型ディスクで熱が逃げないために亀裂が発生しているのではないか。原因が分かるまでは検査周期を３０万㌔とすべきである。
会社：走行距離とは関係ない。そのためにキズの基準を決めて検査している。
組合：早期に発見することが大事である。検査周期を３０万㌔とすべきである。

以　上