

2010年度協約・協定改訂第6回団体交渉

専任社員不採用条件を撤廃せよ！

9月15日、協約・協定改訂第6回団体交渉を行ない、検修庫暑さ対策を含めた職場環境、専任社員の雇用条件・労働条件、安全問題など、59項目について議論を行いました。

私たちは、社員の切実な思いとして、作業環境の整備、また、専任社員に関して不採用条件の撤廃、専任社員の格差基本給の撤廃労働条件に関することなどを訴えました。しかし、会社は、現行通りとする冷めた回答に終始しました。

何よりも、まず社員がこの会社をあたたかいと感じない限り、会社の発展はありません。現行通りと方付けないで、社員への思いを前向きに考え、待遇、環境を改善してみてもどうでしょうか。そうすれば、冷め切っている会社に対する思いも少しは良くなることでしょう。しかし、どの項目も対立でしたが、今回で申5号の協議を終了し、9月16日に会社より今次協約・協定改訂の最終回答がされます。

私たちは、皆さんの思いをしっかりと会社にぶつけていきます！

検修庫の暑さ対策を万全を期せ！

組合：検修庫の暑さ対策について、ハード・ソフト両面から検討とは具体的に明らかにせよ。

会社：現在、具体的に示すものはない。職場環境は厳しいと認識している。対策として車両所において検討していく。

組合：厚労省からの熱中症対策の要請について、どう対応しているのか。

会社：厚労省からの熱中症対策の要請については聞いていない。

組合：9月10日に労基署が東京車両所に点検に入っているのは把握しているのか。

会社：現場に入ったのは聞いている。

組合：どんな指導がなされたのか。

会社：車両所で適切に対応しているが、指導内容までわからない。

組合：猛暑対策として既設のものを使用されたいと言うが、大阪交番検査車両所では冷水器が撤去された。

会社：具体的にわからないが、取替を行うために撤去されたのではないか。水分補給は大事であるので、調査する。

組合：東京第一検修庫の8～9番間に試験的にミスト空調が設置されていたが、今は撤去されている。不都合な点があったのか。

会社：具体的にわからないが、現場が不都合として撤去したのではないか。

組合：不都合とはどのような理由か。

会社：理由はわからない。色々と暑さ対策として検討している。

組合：浜松工場のリニューアル計画で冷暖房設置の計画はないのか。

会社：暑さ対策は検討中である。

組合：今年は特に猛暑であり、庫内は酷暑であった。その中で苦勞している社員を考えて、会社が責任をもって暑さ対策を早急に講じること。

修繕作業前後のチェックシートを簡略化せよ！

組合：架線切断事故以降、車両所において新たなチェックシートが追加され、3枚も4枚書くことが義務づけられている。社員はチェックシートを書くために業務をこなしている感覚である。

会社：間違いを起こさないために、チェックシートを使用しチェックしている。

組合：3枚も4枚も書くことは大変であるので、簡略化せよ。

会社：必要と判断して実施している。より良い方法があれば変更していく。

組合：効率的なチェック方法やチェックシートを簡略化せよ。

業務に必要な印鑑を貸与せよ！

組合：駅業務で印鑑が必要であるにも関わらず、貸与されていない。印鑑を貸与せよ。

会社：業務に必要なものは貸与している。

組合：駅で業務に必要なものが貸与されていないから申し入れている。

会社：組合から要望があったことは聞いておく。

車両所における出入り証のID確認は省略せよ！

組合：車両所で出入りに際して、通勤バスでは運転士の確認そして簡易式のID確認、そして庁舎に入る時に、守衛の確認そしてフラPPERゲートでID確認と4重のチェックがなされている。過剰なチェックで社員は負担となっているので、省略せよ。

会社：セキュリティーのために実施している。

組合：セキュリティーのためと言えども、4重チェックは過剰である。

会社：何か不都合なことがあるのか。

組合：バスでの簡易式ID確認は反応しづらいので、バス乗車に時間がかかる。バス運転士の目視確認で充分である。かつては目視で問題はなかった。したがって、バス乗車時の簡易式ID確認は省略せよ。

会社：セキュリティーの観点から変更する考えはない。

組合：過剰すぎるので省略せよ。対立を確認する。

東京車両所総合庁舎内のスペースの改善をせよ！

組合：東京交番検査車両所の7F検修詰め所のスペースが大変狭く、衛生上、安全上問題があるので詰め所のスペースを拡大せよ。

会社：衛生上、安全上とはどういうことか。

組合：狭いスペースに多くの社員がいるので、ほこり等で不衛生であり、ぶつかってケガの原因にもなる。3人用長机のために新聞を拡げて読めない状況である。

会社：器の関係もあり、現行で対処されたい。

組合：主任は別室であり、一人ひとりの机が貸与されている。点呼場のスペースを改良し、詰め所のスペースを拡大せよ。

組合：東京交検車両所・修繕車両所の業務用掲示板が狭い廊下に設置され、業務掲示確認や歩行の障害となっているので広い場所に掲示板を異動をせよ。

会社：適切に設置している。

組合：重要な業務掲示が確認できないことになる。設置箇所の再考せよ。

交番検査の休日を土・日・祝日とせよ！

組合：交番検査の休日を土曜・日曜・祝日とせよ。

会社：業務の波動等により、土曜出勤やごく希に日曜出勤が発生している。完全土曜・日曜・祝日と休日することは難しい。

組合：かつては完全土曜・日曜・祝日が休日であったではないか。やればできる。

会社：今現在、車両の運用上、必要に応じて稼働日として出勤してもらう。

組合：10月より休日の分散付与がまた実施される。労働組合や社員に対して前もって知らせるべきである。

会社：ダイ改時、地方で分散付与があり得ることは説明されていると思う。

組合：社員には休日指定前に周知徹底すべきである。分散付与のため、要員が逼迫し年休が入らない。

会社：必要な要員は確保している。

組合：交番検査の休日を土曜・日曜・祝日とせよ。

監視カメラは撤去せよ！

組合：東京車両所総合庁舎4Fの、30メートル足らずの廊下に監視カメラが5台も設置されている。プライバシーの侵害に当たるので撤去されたい。

会社：防犯のためのカメラであり、わが社には監視カメラなど1台も存在しない。

組合：5台は防犯と言えども多すぎであり、社員の監視目的の何ものでもない。

会社：監視カメラではない。あくまでも防犯上設置しているものである。

組合：御殿場駅乗務員休憩室に監視カメラが設置されている。それこそ人権侵害である。

会社：確認はしていないが、防犯上設置されているのではないか。
組合：確認せよ。事実ならばただちに撤去せよ。世間でも防犯カメラがプライバシー侵害と問題になっている。

新幹線乗換改札口を利用できるようにせよ！

組合：ＩＣカード不正使用の対策で新幹線乗換改札口使用を禁止しているが、社員を全く信用していない。
会社：不正防止の観点から実施している。社員に周知徹底をはかった。
組合：社員を信用していないし、小手先だけの対策であるので、新幹線乗換改札口を使用できるようにせよ。間違えて通過したならば、後日呼び出しされる。
会社：社員を疑っているわけではない。注意してもらいたい。社員なのだから新幹線乗換改札口の場所はわかるであろう。
組合：通勤で使用する社員ならわかっているが、たまに使用する社員はついうっかりと通過してしまう。現に週末等に多く発生した。社員を信用しろ。
会社：社員を疑っているわけではない。不正防止のために理解して欲しい。
組合：ついうっかり間違えて通過しないよう、通過できないシステムとするのか。
会社：いつまでと言えないが検討している。

地上デジタル放送対応のテレビに早急にすること！

組合：地上デジタル放送対応テレビにいつまでに変えるのか。
会社：アナログ放送終了までに実施する。
組合：2011年7月までに変更することか。
会社：そうである。
組合：地上デジタル放送対応テレビに変更する際は大型画面とせよ。

専任社員は、希望する社員全員を雇用せよ！

組合：22年度初の専任社員、出向者の数は何人か。
会社：専任社員が1,553人、出向者が1,067人である。
組合：専任社員に希望して採用されなかった人は何人か。
会社：極わずかである。
組合：具体的に何人か。
会社：極わずかである。
組合：明らかにできない理由は何か。
会社：貴側からの申し入れからして必要がないと考える。
組合：希望する組合員を全て雇用してもらいたい。会社がボーナスカットなどを理由に再雇用しないとしているが、そもそも添乗をし指摘事項を重ねてボーナスカ

ットをして再雇用しない。添乗指導は全乗務員に行っているというが、添乗の回数自体偏っていて、明らかに労組対策的な添乗である。

会社：そんなことはない。事故防止のためだ。

組合：特定の人が多く添乗され、指導がされる。それが積み重なってボーナスカットされ、そして専任社員として採用されない。そういう人が東海労の組合員に圧倒的に多い。

会社：東海労だからという添乗はない。

組合：しかし、実際あきらかに多い。

会社：人によって指導のために回数が偏ることはありえる。指導が多い人は次にも確認ということはある。

組合：そういうことで結果として専任社員として採用されないことがある。だから採用しない条件を撤廃しろと言っている。

会社：会社として恣意的にやっているわけではない。マイナスにするために添乗しているわけでもない。

組合：しかし結果として採用されていない。だから撤廃をすること。

組合：採用されない社員は東海労組合員が多い。恣意的に採用させないために添乗をやっているとしか思えない。

会社：そのようなことはない。

組合：不採用条件の撤廃を求める。

専任社員の基本給を一律20万円とすること！

組合：専任社員として新たな雇用としてスタートするわけだから、職責に応じてではなく、基本給を全員一律20万円とすること。

会社：職責に応じてやることの考えに変わりはない。

組合：スタートは一緒である。格差など必要ない。

専任社員の体力、給料に見合った労働条件を確立せよ！

組合：年をとると体力や筋力、持久力が低下となる。実際に仕事がきついという社員も多い。安全上からも問題がある。専任社員の体力や賃金に見合った労働条件に改善せよ。

会社：対象の8割程度が専任社員を希望している。定年時と同様の仕事をしてもらうということを前提に採用している。高齢者用の仕事がないから専任社員を希望しないということでもない。しかし、未来永劫このままということでもない。

組合：世の中の動向や社会情勢の変化に応じて検討すると言っているが、そのような変化を待たずして率先して労働条件を変えるべきだ。

組合：65歳定年についてどう考えているか。

会社：国の枠組みの関係で対応はあるが、現在は検討中である。

専任社員の社宅使用料の適用基準を撤廃せよ！

組合：持ち家の促進策のことを言っているが、そもそも将来設計などで近くに家が持てない者が社宅を利用している。

会社：広域異動の者については配慮がある。

組合：給料も減額され、その中から社宅料金を出すのは大変なことだ。広域異動の方は2倍だけれど、その2倍というのも大変な負担になる。社員と同額にせよ。

インシデント等の報告は懲罰的な対応をやめろ！

組合：長期の日勤教育が行われている。真の原因究明のために懲罰的な対応は止めること。

会社：懲罰的な対応などやっていない。

組合：多くの管理者がインシデントを発生させた当該の乗務員に対して、コンコンと追求をしている事実があった。

会社：そのようなことはない。原因を究明するために事実を聞いているのである。

組合：管理者が多数で一人を囲んで追求をしている。

会社：受け取る側のことであり、そのような状況ではないと考える。

組合：事情聴取も、多くの人が居る場所でやられている。この様なことは止めさせること。

会社：事故防止の観点から原因の究明は重要であり、必要な対応はやっていく。

事故や車両故障等は沿線住民・労働組合に説明せよ！

組合：会社は、沿線住民への説明を必要に応じて行っていると回答したが、必要に応じてとは会社の解釈であるが、この間どのような内容で説明してきたのか。

会社：必要な説明はするということである。

組合：名松線の車両逸走事故の説明はどのようにしたのか。

会社：個別のことはここでは議論しない。

組合：パンタグラフの申し入れも説明をしていない。

会社：地方か、本部・本社間のどこの場で説明するのが良いか判断をした。

組合：地方でも本部・本社間でも説明し、協議をすべきである。

会社：全く説明をしないということではなく組合への説明はしている。

組合：協議の場を地方でも、本部・本社間でも協議することが一層安全に繋がるからである。

「再教育」と称する日勤教育は廃止すること！

組合：日勤教育の中で、会社が思うような時系列等報告書を書かないと何度も書き直

しを命じられる。

会社：業務上必要な内容を書くために命じているものであり、より詳しく内容を書いてもらうために話をしている。

組合：会社は、あらかじめ時系列報告書等のストーリーがあって、それに当てはまらないと書き直しを命じるのではないか。

会社：事実を把握するために書いてもらう。

組合：発生させたミスに起因する事柄以上のものを書かせようとしている。本人の報告を尊重し受止めるべきである。

組合：日勤教育中に自習が行われている。自習は、会社が主張する極めて重要な教育とは言えない。

会社：自習という時間もある。

組合：自習は、再教育とならない。

会社：課題があって自習をさせているものである。

組合：自習の課題は与えられていない場合もある。広範な場合もある。これでは発生させたミスに対しての対策にならない。再発防止のために、個々のミスの原因はどこにあったのか指導するのが教育である。

会社：必要な教育はやっている。

組合：乗務のための審査がある。適正な審査でない。この間、乗務員を剥奪された者も復帰をさせること。

点呼時及び運転中の試問は止めること！

組合：運転中信号喚呼時の試問がされている。喚呼が遅れて指摘事項に上げられる。運転中の試問は、注意力が散漫になり安全上問題である。

会社：業務上必要なものはやっていく。喚呼時には試問はやっていない。

組合：実際喚呼時に試問をやっている。運転妨害である。やめること。

組合：乗務前の一口試問が行われているが、75%の確立で乗務前に質問されている人もいれば、1度も試問がされていない乗務員もいる。どういうことか。

会社：詳しいことは分からない。

組合：また、一口試問ではなく三口試問がされる。これは規程違反ではないのか。

会社：必要な試問はやっていく。

組合：多い日には4口試問になる。規程違反である止めること。

特定の乗務員に対し何回も乗務を重ねるな！

組合：特定の乗務員に多数乗務をすることは必要なのか。添乗とは安全のために実施すべきものではないのか。プレッシャーを招く添乗は止めること。

会社：適切に添乗はやっていく。

組合：添乗時の指導は、乗務報告書に書かなくても自分が直せばよいものである。

会社：再発防止となる。必要な指導はやっていく。

組合：乗務報告書に書かせることはボーナスカットの理由となる。意図的な添乗はやめること。

省令に基づく知識・技能の確認方法を改めよ！

組合：省令に基づく知識の確認が内容が年々エスカレートしている。レベルが上がっている。

会社：業務に必要な知識を確認している。

組合：最低限必要なレベルから遙かに超えた問題が出されている。

会社：最低限必要なレベルで安全のためには良いと考えていない。

組合：遙かに難しい問題は必要ない。省令に基づく社内規程だから変更はできるものである。乗務員にプレッシャーとなる知識・技能の確認は改善すること。

自然災害防止の対策を強化すること！

組合：自然災害が頻発する線区は特定されている。ハード面の対策を強化すること。

会社：のり面の強化等今後も災害対策の強化はしていく。倒木等は、私有地であるため伐採等は私有者に協力を得ている。

組合：さらに災害対策の強化をすること。

「運転記録情報装置」の記録はミスや事故以外には使用しないこと！

組合：事故の原因究明と乗務員の運転指導を「運転記録情報装置」の記録を使用しているが、乗務停止のためにＩＣカードを活用している。

会社：乗務停止のために活用はしていない。

組合：乗務員が、どのような運転をしてきたのか安全上からもＩＣカードを活用している。

組合：ミスや事故以外の活用は止めること。

安全のために乗務員の処置には責任追及するな！

組合：安全のための処置等を行った乗務員に対して、指導教育が必要と判断される場合は教育すると会社は回答したが、指導教育が必要とされる場合とはいかなる場合か。

会社：指導教育が必要と判断される場合である。

組合：調査の結果、恣意的な判断による指導教育はしないこと。

動力車操縦者運転免許取消等の基準の会社考えを示せ！

組合：動力車運転免許取消等の取消等について会社の具体的考えを示せ。

会社：乗務員のやるべきことが変わるものではない。

組合：国土交通省から出された基準についてそれを運用するということか。

会社：会社として何らかの取消の規程を作るものではない。会社から省に報告するものもあるので社内規程の改正は行う。

名松線の全線の運転を再開せよ！

組合：名松線を復旧する気はあるのか。

会社：関係自治体に、家城～伊勢奥津間はバス代行を継続していくこと等を説明をし、検討をいただいている。

組合：返事は来ているのか。

会社：まだ来ていない。

組合：バス代行で接続が悪く不便になったと住民の声を聞いている。全線の開通をさせること。

停止目標を簡素化し、発光式停止目標を導入すること！

組合：人は意識しても間違ふことがある。より間違いの防止するために停止目標を発光式にすること。

組合：見にくい停止目標があるより安全の観点から改善をすること。

会社：見にくいから発光式にするという要求か。

組合：見にくいから発光式にすることも要求の根拠である。

会社：発光式の停止位置目標を導入する考えはない。

無線での走行中の運転通告は止めること！

組合：危険を認めた場合は無線に出なくても良いのか。

会社：乗務員に支障のないことを確認して連絡をしている。

組合：危険な場合は、無線に応答しなくても良いか。

会社：様々な場合がある。現場の指導に従うこと。

組合：安全上問題であり走行中の運転通告は止めること。

裏面監査や沿線での監視は止めること！

組合：過去の事故原因の経緯は、基本動作を行わなかったことに起因することが多い

ことで客室裏面添乗や沿線での監視をしていると会社は回答しているが、添乗ならば運転室で行うこと。

会社：基本動作をやっていればよい。

組合：運転士に添乗区間をあらかじめ報告すること。

会社：それはやっている。

組合：裏面添乗の時はやられていない。

会社：基本動作をきっちりやっていれば問題はない。

組合：基本動作をきっちりやっているのだから、客室添乗はやらなくてよい。

会社：しっかりやっているのだから、見られて困ることはないであろう。

組合：会社がそのように考えるのならば、無駄なことをやる必要はない。

会社：基本動作をしっかりやっていることを確認するためだ。

組合：それならば運転室に添乗して確認をすればよい。その方が安全である。運転士が間違った取扱いをしたら直ちに指導ができる。隠れて監視をするな。

会社：確認はする。

組合：客室添乗では、運転士の意識が後ろに向いてしまう。

会社：何か問題はあるのか。

組合：監視に来てしていると意識が前に集中できなくなる。

会社：安全確認上必要な添乗は行っている。

組合：対立である。

ATS－PTの十分な訓練を行うこと！

組合：訓練が不十分という意見がある。

会社：必要な訓練は行っている。

組合：E D Sを活用して日勤で訓練をすること。

会社：E D Sを活用した訓練はやっていく。様々な場を通じて必要な訓練は行う。

組合：現状で足りないという意見が多数ある。運転士が把握できるまで訓練をすること。伊那松島運輸区ではE D Sにおいて試験を実施し、90点以上を取らないと再試験が行われている。

会社：やり方はいろいろあると思う。

組合：合格できないと乗務はできないのか。

会社：この場では、答えない。

組合：心配だったら自主訓練しなさいと言われている。自主訓練ではなく会社として責任を持って教育をすること。

会社：必要な時間は取った上で、質問があれば聞きに来なさいというのが一般論である。

組合：A T S－P Tで停止した場合は、状況により個別に判断すると会社は回答しているが、事故になる場合とならない場合はどのような場合か。

会社：個別である。

組合：地方又は現場で説明をするのか。

会社：それは停止した場合の後の処理である。事故のない取り扱いをすることが重要である。

組合：非常ブレーキが動作するが、常用ブレーキが動作するようにできないのか。

会社：速度超過があって、直ちに停止しなければならないから非常ブレーキが良いのではないか。

組合：曲線の制限箇所までに速度を落とすのであるから常用ブレーキで良い。非常ブレーキは乗客に不快を与える。

会社：安全上必要だから非常ブレーキで停止するようにしている。

組合：常用ブレーキでも曲線までに速度は落ちるのではないか。

会社：快適でないことが組合の主張か。

組合：「非常ブレーキではだめなのか」と会社が主張するが、非常ブレーキならば止まってしまうのではないか。

会社：安全確保のために、直ちに止めなければいけないから非常ブレーキである。

組合：常用ブレーキで対応できるものである。直ちに止める必要があるかどうかは、機能で設定ができる。JR東日本の使用しているATS-Pのようにするべきである。

会社：より安全サイドで働くようにしている。

組合：停止してしまえば列車も遅れる。自動的に速度が落ちればいいのである。

組合：速度が落ちれば良いのではないか。停止してしまえば乗務員の取り扱いが複雑になる。だから教育内容も多くなってきている。常用ブレーキで速度を落とし曲線を走行すれば、乗務員の負担もかなり減る。

会社：見解の相違である。

組合：もう少しお金を出してATS-P Tを良い設備にしてはどうか。

会社：会社は直ちに止めるべきだと考えている。

組合：それだけではなく。乗務員の作業はA線B線の切り替えも出てくる。

会社：会社の考えは申し上げた通りである。

組合：非常ブレーキで停止しても事故扱いとしないこと。また、乗客も不快で乗務員にもプレッシャーとなるため常用ブレーキで速度を低下させるものとする
こと。

車両係に技術系の業務を行うことは止めること！

組合：車両係に現場長の判断で技術系の仕事を担当させている。会社は、使い勝手の良い要員の運用をしている。ゴールドンハンマーといわれる技術系の仕事をしている車両係は給料が安い。マニュアルに沿って作業ができることだけで技術系の仕事を担当させるのは危険である。

会社：必ずしも業務と職名がリンクしているわけではない。未来永劫業務と職名をリンクするのは難しい。主任層が辞めていく中で、職名と業務との一致は難しい。

組合：それならば、昇進試験で早く技術係に昇進させること。

入換え運転中の添乗報告は危険だ！

組合：運転の取り扱いに支障のない早い時期に添乗報告せよと言うが、支障のない早い時期がない入換え運転の場合はどうするのか。そういうときは車両所に到着した後にならざるを得ない。それでも構わないのか。

会社：支障のない時期にやって下さい。

組合：良いということか。

会社：運転に支障のない早い時期にやって下さい。

組合：入換え運転時間が短くホーム状態の注視が必要な新大阪駅ホーム～引上線間、名古屋～名古屋車両所間、三島～着発線間、品川駅引上線～品川駅上下1番線間は神経を集中して運転しなければならない区間だ。添乗報告は中止すること。

ブレーキディスクの亀裂原因説明はされたのか！

組合：ブレーキディスクの亀裂が発生している。亀裂の実績を明らかにせよ。

会社：明らかにする考えはない。

組合：台車交換の実績を明らかにせよ。

会社：明らかにする考えはない。

組合：亀裂の原因説明はされたのか。

会社：この場で明らかにする必要はない。

組合：原因が明らかになり、対策を講じるまで30万kmに検査周期を戻すこと。

ディスクボルト深傷検査の実績を明らかにすること！

組合：深傷検査の実績を明らかにすること。

会社：実績を明らかにする気はない。

組合：異常波形の出たものについては台車交換をすること。

会社：必要な台車は交換をしている。

組合：深傷検査等重要な検査は直営で実施すること。

ブレーキディスクの試験結果を明らかにせよ！

組合：ブレーキディスクの現車試験が平成20年4月から実施されているが、途中結果を明らかにすること。

会社：途中結果を明らかにする必要はない。

組合：試験はいつまで行うのか。

会社：必要な技術開発は今後も取り組んでいく。

組合：途中経過を組合にも職場でも明らかにすること。

会社：必要なものは必要な部署には報告をしている。

運転士の基本動作を複雑にするな！

組合：基本動作が変わる度に喚呼の順番が変わったり、又、喚呼が増えたりしている。改善と言うが、改悪という認識である。安全というのなら、本当に大事なことにについてシンプルにした方が安全のためになる。基本動作を増やせばいいというものではない。

会社：安全のための変更は行っていく。現時点変更した基本動作を変えるつもりはない。

組合：対立である。

以 上