

社員の生活よりも会社の業務優先!? 紀伊長島駅乗務員配置解消を撤回せよ!

申第11号で業務委員会開催

11月24日、紀伊長島駅への乗務員配置の解消に対する申し入れ（申第11号）による業務委員会を開催しました。

台風12号の影響で紀勢線が打撃を受けて以降、突如一方的に紀伊長島駅の乗務員配置解消の提案がされました。本部は、社員の生活設計を大幅に崩すものとして認めるわけにはいかないことを主張しました。しかし、会社は社員の生活設計などを全く考慮せず、「住むところは自由だ」などと、社員の心情を逆なでする言動に終始しました。まさに、会社の一方的な施策のために、社員の意見を無視し、将来の人生設計をも踏みにじる行為と言わざるを得ません。

一方、J R 東海ユニオンは、この施策に対し何か会社に行ったのでしょうか？職場が消えることは重大問題です。黙って会社の言う通りにしては、労働組合として体をなしていません。現場で働く組合員の立場に立って会社に物言うことが重要です。

会社回答と主な議論は以下の通りです。

1. 組合員の生活基盤、労働条件の変更、安全問題等重要な問題であるにも関わらず、本部、本社間の協議が開催されないことは甚だ遺憾であり、まさに労働組合軽視の姿勢と言わざるを得ない。早急に団体交渉を開催すること。

【回答】

業務委員会等の開催については、協約の定めに基づき、適切に対応している。

2. 紀伊長島駅への乗務員配置の解消は、組合員の生活基盤を奪うものであり認められない。したがって、紀伊長島駅への乗務員配置の解消を撤回すること。

【回答】

そのような考えはない。なお、会社の業務機関は業務遂行上、適切と考える箇所に配置するものであって、社員の出身地や居住地に基づいて配置するものではない。

また、仮に出身地や居住地と異なる地区へ配属となり、通勤が不可能となった場合については、社宅・寮等を提供している。

3. 紀伊長島駅への乗務員配置の解消は、異常時の安全確保に逆行するものであり認められない。したがって、紀伊長島駅への乗務員配置の解消を撤回すること。

【回答】

異常時の安全確保に問題はなく、提案を撤回する考えはない。

4. 紀伊長島駅への乗務員配置の解消は、地域の活性化に逆行するものであり過疎化につながるものであるので認められない。したがって、紀伊長島駅への乗務員配置の解消を撤回すること。

【回答】

そのような考えはない。

5. 紀伊長島駅への乗務員配置の解消は、紀勢線という専門性の高い特殊線区の技術継承を阻害するものであり認められない。したがって、紀伊長島駅への乗務員配置の解消を撤回すること。

【回答】

そのような考えはない。現状において、伊勢運輸区乗務員が紀勢線、多気以南に勤務していることを鑑みると、同区においても紀勢線の特情に応じた知識、技量を向上することは可能である。

6. 紀伊長島駅への乗務員配置の解消について、今年度の経営協議会並びに事業計画で提案しなかったことに対して説明すること。

【回答】

今回、成案を得たことから提案したものである。

7. 紀伊長島駅への乗務員配置の解消の目的を明らかにすること。

【回答】

平成20年3月のDLの受委託解消により、DL担当者配置の必要性がなくなった一方で、この施策により次のメリットがあると考えます。

- ① 紀伊長島駅では、乗務員養成を行っておらず、伊勢運輸区、亀山運輸区の指導操縦者にDC養成の負担がかたよっている。特に、伊勢運輸区は、名松線の行路も担当しており、指導操縦者となるべきベテラン・中堅層の負担が大きい。紀伊長島駅の乗務員を移管することにより、特に伊勢運輸区の指導操縦者の個々の負担軽減につながる。
- ② 就業制限への波動対応力が向上する。
- ③ 現在、紀伊長島駅の乗務範囲に合わせた行路を作成するため、多気以南の列車の担当乗務区が限定されているが、今施策により将来的に機動的な行路設定が可能となる。
- ④ 南勢地区の乗務員確保の困難化に対応できる。
- ⑤ 管理者再配置による効果的な管理体制が確立できる。

8. 紀伊長島駅への乗務員配置が解消した場合、各運転職場における要員の増減を明らかにすること。

【回答】

別途、三重支店より提示する。

9. 紀伊長島駅への乗務員配置を解消することにより、多くの遠距離通勤者が発生し、

自動車通勤による通勤障害も発生する可能性が高くなると考える。遠距離通勤及び通勤障害に対する考え方を具体的に明らかにすること。

【回答】

社員の異動については、業務上の必要がある場合に会社が責任を持って行っているところである。居住地は社員の自由であるが、仮に出身地や居住地と異なる地区へ配属となり通勤が不可能となった場合については、社宅・寮等を提供している。通勤障害については、今回の施策により特段扱いが変わるものではない。

10. 三労委平成12年（不）第3号東海旅客鉄道事件の三重県地方労働審判委員会で会社側証人は「運転職場で50歳以上の転勤はない」と証言している。今回の提案と明らかに矛盾している。50歳以上の転勤は止めること。

【回答】

そのような考えはない。なお、三労委においてそのような証言をした事実はない。

11. 紀伊長島駅への乗務員配置を解消することにより、運輸系統の社員運用で駅に異動した者が、「一定期間経過した後に元職場へ戻る」ことができなくなる。このことに対する見解を明らかにすること。

【回答】

駅異動者については、業務上の必要性に基づき、各人の適正・能力等を勘案しながら、駅・車掌・運転士のいずれかの業務に従事させていくものであり、必ずしも元職場に戻るものではない。

紀伊長島駅の乗務員配置の解消反対！

組合：紀伊長島駅への乗務員配置の解消は、生活の基盤、労働条件の変更、安全問題等にかかわる重要な問題である。なぜ団体交渉として開催しないのか。

会社：賃金や労働時間についての基準、労働条件の基準に関するものではないので団体交渉としない。

組合：職場がなくなるといふ、ものすごい提案ではないか。

会社：本社、本部として、議論の場を設けてきている。議論の場を何処までするのかは、基本協約に則って進めていく。生活基盤は労働条件とは違う。

組合：何を言っているのか、労働条件のさいたるものだ。

会社：賃金が変わるとか、労働時間が変わるとか、手当が変わるとか個別の問題である。

組合：人の人生を左右する問題である。団体交渉として議論するべきである。対立である。

三重では9月20日に業務委員会の場でこの提案の説明があったが、突然決まったものなのか。

会社：この間、検証をしてきた。この段階で良いであろうということで説明をした。成案ができた段階で説明をしてきた。

組合：急に提案がされたという認識である。急に提案しなければならなかったその理由は何か。

会社：成案ができたから説明した。

組合：急に成案ができたことはないだろう。いつ頃から計画をしてきたのか。

会社：平成20年3月にJR貨物とのDL受委託を解消したため、DLの解消があった。
さらに職場の状況などを総合的に勘案して今回の乗務員の解消とした。

組合：急なことではない。事業計画で提案し、議論してからでもいいだろう。

会社：提案から実施まで十分な期間があると思っているから問題はない。

組合：乗務員配置の解消の理由は全く後付である。

会社：そのようなことはない。DLの解消や、社員の構成が変わってきているため、この時期にやることが良いと判断をした。

組合：三重支店との業務委員会では、DLの話は全くなかった。

会社：平成3年に、DLは紀伊長島駅に必要として乗務員を配置していた。その当時は貨物列車の運転をJR東海が委託を受けていた。

組合：平成3年から貨物列車の運転をしていたのか。

会社：それ以前からDLの職場であり、南勢地区の職場であるという位置付けがあったが、平成20年3月に委託を解消した。状況が変わってきていることもあり、このタイミングで紀伊長島駅の乗務員の配置を解消することとした。

紀伊長島に乗務員を配置していれば 異常時・災害時の運転再開が迅速に対応できる！

組合：安全確保についてであるが、新宮から多気までは130km以上ある。異常時・災害時に紀伊長島に乗務員を配置していれば、運転再開の時に効率が良い。

会社：紀伊長島に19名の運転士を配置している。北勢地区、中勢地区に居住する乗務員が多いため、異常時における乗務員の送り出しや、行路変更の対応をする場合は、伊勢運輸区に乗務員を集約しておいた方が、早く乗務員を送り出せるし、多岐に渡って乗務員の操配ができるメリットがある。紀伊長島に乗務員が配置されているからといって、異常時に迅速に対応できるというものではない。ケースバイケースである。

組合：ケースバイケースということか。ならば、紀伊長島に乗務員をおいといた方が良いケースもある。

会社：ケースによるが…、より多くの効率的な対応ができると判断している。大半の方が紀伊長島より北の方に住んでいる。そのため、非常呼び出しをかけても2～3時間かけて職場に行かなければならない。それよりも、亀山とか伊勢運輸区であれば早く出勤することができるので、その後の対応が効率的に早く運用ができる。

居住地は会社の施策により決まったものだ！

組合：紀伊長島や尾鷲から寮に入っている人はいないのか。

会社：尾鷲地区や南勢地区や東伊勢地区など広く採用は行っているが、将来に渡ってその地区に住むとは限らない。流れを見た場合に、多くの人が南勢地区ではな

く、中勢地区、北勢地区に住んでいる傾向である。

組合：職場がないのだから、仕方なくそこに住まざるを得ないのだ。

会社：そういう傾向が多いということである。

組合：職場が北勢の方に配置されているのだから、尾鷲には居られなくなるのではないか。

会社：今まで説明した通り、紀伊長島地区等からも中勢・北勢地区に居住する傾向となっている。

組合：それは会社がそうせざるを得なくなるように作ったものだからだ。中勢・北勢地区に居住する人たちを伊勢で養成して、それをどんどん紀伊長島に転勤させて今の状況を作ったのではないか。

会社：皆さんが、運転区や運輸所の近くに住んでいるわけではない。東京の運転所には、静岡から通っている人もいる。それはその人の意思で決めていることである。紀伊長島では、北勢地区に居住する傾向がある。住む所は個人の意志である。

組合：会社の言っていることは矛盾である。紀伊長島が廃止になった場合は、配転させられるところに社宅や寮を提供するというが、しかし、それが将来的に紀伊長島の近くに住むか分からないから廃止するということは、明らかに矛盾である。

会社：現状において、紀伊長島に勤務する方の多くが1時間30分ほど掛けて車で通勤をしている。将来の居住を理由として今回解消をするわけではない。

組合：しかし、その矛盾をつくったのは会社ではないか。会社は居住の場所は自由だと言うけれど、社員が住む場所を決めるその条件は職場である。勝手に職場をなくすな。

会社：会社として業務機関の配置というものは、居住地だけをもって決定するものではないと考えている。

地元で働きたい社員の希望を実現させろ！

組合：職場がなくなるわけではないと説明があつたが、会社の社員運用では、紀伊長島以南に住んでいる人は寮や単身赴任等となっている。社員は地元で職場があれば、地元の駅に行って地元の運転職場で働きたいものである。社員運用の制度があるのだから、地元に乗務員の基地をしっかりと配置すべきである。地域の過疎化にも歯止となる。

会社：新入社員が地元の職場に配属になるという制度ではない。

組合：地元でJR東海という職場があれば、そこで働きたいという気持ちはあるだろう。

会社：気持ちは分かる。

組合：東紀州の人が、自分は結局地元で帰れないから、仕方なく北勢地区に家を買ったということを会社は認識するべきだ。経過が違う。好きで出身地でない北勢地区に住んでいるわけではない。職場がその方面にあるから、仕方なくそこに家を買って住んでいるのだ。

会社：それは一つの要素であるが、それだけで進めているものではない。

組合：あらかじめそこに住んでいる社員が少ないから、紀伊長島駅の乗務員配置を解消するということは、解消するためのこじつけである。

会社：社員が少ないことは、いくつもある要素の一つである。他にも理由がある。

組合：DLを運転できる人を紀伊長島に集めたということか。DL受委託の廃止により、紀伊長島の乗務員の配置解消は、以前からも考えていたのではないのか。伊勢等ではDLの養成はやらなかったのか。

会社：必要がなくなったので養成はやらなかった。

組合：今は全くないのか。

会社：ない。貨物会社に返した。

組合：DCの運転はやっているではないか。紀伊長島に、養成して送り込むこめばいい。

会社：説明した通りである。

組合：紀伊長島では養成はしないのか。

会社：紀伊長島は限られた線区を運転している。限定された線区で養成することは適当でない。指導助役の配置も好ましくない。

組合：廃止をする前に、行路移管という方法もある。伊勢に集約するのが良いと言っているが、半分の行路を紀伊長島に残せばよい。

会社：あまり大きな規模の改廃ではないので、中途半端に残すのは適当ではない。就業制限が1人にかかれば、少ない人数なので、残った人に大きな負担となる。伊勢や亀山に移せば、就業制限が出た場合に一人ひとりの負担は軽減される。

組合：就業制限よりも、廃止する方がデメリットとなる。逆に、伊勢の方に大きな負担がかかる。

会社：紀伊長島では中堅や経験者がいる。そういう人が伊勢運輸区で指導操縦者として養成を持てばレベルアップもできる。

組合：伊勢運輸区は乗務線区が多い区所だ。名松線では大きな事故も発生した。いくつもの線区を持っていれば習熟度も落ちる。伊勢運輸区は三重県全域の線区を持っている。紀勢線は津波危険地域にも指定されている区間が多い。紀伊長島で集中的に運転をさせて、習熟させていけば津波などの二次災害を防ぐ等の対応もできるようになる。

会社：会社は十分に教育をして乗務させていく。

組合：しかし、多くの線区を持っていれば、線区によって得手不得手もでてくる。多くの線区を持てば成熟度も薄くなる。

会社：乗務員の教育は十分にやっていきたい。

組合：紀伊長島の乗務員を解消することで、コスト的にはどのようなメリットがあるのか。

会社：今回はコストのことは考えていない。何かを効率化しようとするものではない。

組合：業務の効率化ができるのではないのか。

会社：色々なプラス、マイナスがあるが、今回コストは見えていない。

組合：企業がコストを検証をせずに、施策を実施することなどあり得ない。

会社：今回は考えていない。お金を浮かそうということは全く考えていない。

通勤できない社員は見捨て リニア駅には莫大な投資！

- 組合：会社はコストは考えていないと言うが、転勤を余儀なくされる社員は大きな被害を被ることとなる。
- 会社：コストのことではないので、本人たちには理解をいただきたい。
- 組合：リニアの駅を自前でやると言っているが、そのためにコストを削減しなければダメだと、そして、そのために全社員が一丸となってコスト削減に協力するべきだと言われれば、こっちとしても分かりやすいし、反論もしやすい。
- 会社：本件はそのようなこととは全く関係ない。
- 組合：会社の業務を遂行するためには、転勤する社員の生活設計や生活条件は関係ないということか。
- 会社：紀伊長島は、説明した通り状況が変わってきた。皆さんにとって良いことではないかもしれないが、説明したように効果がある。
- 組合：今回の紀伊長島の乗務員解消によって、通勤が不能となる社員は何人いるのか。
- 会社：現在よりも通勤時間が長くなる人は、片手ぐらいである。
- 組合：北のほうに多いと言っていて、5人もいるのではないか。50歳を超える人もいるだろう。その5人は会社施策によって、人生が全く変えられるのだ。分かるか。
- 会社：社宅・寮等もあるので、そこから通勤して頂くこととなる。個々の通勤事情のことはこの場で議論することではない。
- 組合：何を言うか。個々の人が大変な思いをしているのだ。その思いを労働組合として代表して話をしているのだ。
通勤ができなくなってしまう人に対して、例えば南勢にある近くの駅に配置することは考えないのか。
- 会社：原則的に、紀伊長島の運転士は運転業務に就くこととなる。
- 組合：運転業務以外に選択はないのか。
- 会社：家族の中に介護をしている人がいるかとか、健康状態等、特段の事情については確認していく。必要な配慮はするが希望を聞くことはない。
- 組合：会社が行う施策によって通勤できなくなるのだ。本人の希望をしっかりと聞くことは当たり前だ。
- 会社：希望を聞く考えはない。
- 組合：会社が人生を変えるのだ。50才を超える人もいる。会社の施策だ。本人の希望をしっかりと聞くこと。
- 会社：事情は聞く。
- 組合：紀伊長島駅の乗務員配置の解消に対しては、改めて反対であることを主張しておく。

以 上