

2012年度協約・協定改訂第7回団体交渉 南海トラフ巨大地震に備え万全な態勢を！ 運転妨害の試問はやめること！ 下位職充当のゴールデンハンマーをやめること！

本部は9月10日、2012年度協約・協定改訂第7回団体交渉を行いました。今回は、第6回団体交渉の議論で会社に確認中だった「職務乗車証等の誤利用について」と、「SASで主治医が器具を不要と診断した場合の検査について」の回答を受けた後、安全確立の32項目について議論しました。

主な議論は以下の通りです。次回第8回団体交渉（回答）は9月13日です。

誤って乗換改札を通過しようとしても はじかれた場合は誤利用にならないことを確認！

組合：職務乗車証等の利用制限後に誤って乗換改札を通過すると誤利用ということにされていたが、現在は誤って通過しようとしても通過できないと説明を受けた。改札を通れずに乗車証をはじかれた場合は誤利用とされるのか。

会社：現在は自動改札機のソフト改修を行った。誤って乗車証を入れてもはじかれてしまう場合は誤利用にはならないので職場に報告する必要はない。万が一、通ってしまった場合は駅係員に申告し戻ることになる。その後で職場に報告することになる。

SASは主治医が器具を不要と診断すれば 精密検査を受けられることを確認！

組合：主治医から器具を使わなくても良いと診断された社員には精密検査を行うのか。

会社：S A S の治療が進み、主治医から器具のレベルを下げたり（シーパップからマウスピースへの変更）、不要とする診断があった場合は精密検査を行う。検査の結果、器具が不要または器具のレベルを下げてても良いという診断があった場合は乗務の仕方を変更する。検査は自分の時間、費用で行うこととする。

組合：精密検査はどこで行うのか。

会社：精密検査には会社の求める検査のレベルがあるので、検査を受ける前に現場管理者を通じて健康管理センターに申し出ること。その上で検査場所を決めることになる。検査場所は現在精密検査行っている3か所の病院が中心になると思うが、他の同レベルの病院があれば相談することになる。

組合：精密検査で異常がなければ、次回の検査はどうなるのか。

会社：異常がなければ次回は3巡目の社員と同様の検査を行うことになる。

組合：この取り扱いを職場に徹底すること。

会社：了解。

南海トラフ巨大地震に備え万全の対策をとること！

組合：東海、東南海、南海地震などが同時発生するマグニチュード9クラスの「南海トラフ巨大地震」について、国の有識者会議は8月29日、被害想定などを公表した。死者数は最大で32万3,000人。そのうち津波による死者は全体の7割の23万人に達する。有識者会議では、迅速な避難により津波の死者は8割減らせるとして、国や自治体に対し避難施設や避難路の確保を図るよう求めている。会社としてこの公表を受けてどう考えているのか。

会社：内閣府の出した情報、自治体のハザードマップを基に津波危険予想地域を決め、列車の運転、安全確保を考えている。

組合：最近の「南海トラフ巨大地震」報道を受けて今までのマニュアル、津波危険予想地域の見直しを行ったのか。

会社：どのような現象があるのか分からないし、知見があるわけでもない。基準がはっきりしないと対策の取りようがない。ハザードマップができてから対応する。

組合：自治体もマグニチュード9を想定している。会社として一歩先を行った対策を講じること。

会社：適切な対応を行っていく。

組合：浜名湖付近では最大14メートルの津波が襲来するといわれている。浸水区域も相当広い面積だ。その区間内では列車を止めることがないよう万策をとること。

会社：自治体のハザードマップができるのを待ち、変更するところがあれば考えていく。

組合：駅の避難マニュアルは整備されたのか。

会社：適切に準備している。

組合：東日本大震災の際、新幹線は大津波警報が発せられている最中に運転を再開し、翌日の始発列車からは270km/hでの正常運転を行った。大津波警報が発令されている間は危険であるので、解除されるまで列車の運転は行わないこと。

会社：必要なマニュアルは整備されており、当日は確認して適正に運転規制を行っていたので、運転に何ら問題はない。

組合：非常に危険なことだ。大津波警報等が解除されるまで列車の運転は行わないことを求める。

台風接近時は乗客の安全を考え 早めに列車の運行停止を！

組合：6月19日、台風4号の際には台風が接近しているにもかかわらず、列車の運転を続けたことにより、多くの列車が途中駅で抑止された。また、途中駅で運転打ち切りとなった列車内にやむを得ずとどまっていた乗客を降車させることがあったと聞いている。過去の台風や集中豪雨の際にも同じような事象が発生しており教訓化されていないと認識する。

会社：運転規制はルール通り行っている。過去を教訓化していないというが、当時に比べれば早めに抑止している。しかし台風の進路予測は限界があるので途中駅で抑止となる列車も出てくる。

組合：行けるところまで運転し途中駅で抑止するようなことを行っていないか。

会社：その様なことはないが、ここまで走らせるということはある。

組合：途中駅で運転打ち切りとなった列車は何本あったのか。

会社：手元に資料がなく分からない。

組合：途中駅で長時間の抑止になった場合は乗客の安全を考え、列車内で休憩できるような対策を行うこと。

会社：適切に行っている。

組合：乗客の安全を考え災害時には、倒木や土砂崩れなどを予想して早めに列車の運行を打ち切ること。

安全を考え列車を停止させた場合 日勤教育は行わないこと！

- 組合：運輸安全委員会による「インシデントの把握に当たっては、非懲罰的な報告制度を整備すべき」との指摘を重んじ、社員からのインシデント等の報告については懲罰的な対応をやめること。また、乗務員が安全のために処置等を行った場合は、安全優先を考えて処置をした乗務員の意思を尊重し、責任追及や懲罰的な扱いは行わないこと。
- 組合：乗務員がとっさに危険と判断したことが結果として何でもないようなことであった場合は乗務員に責任を負わせることがないようにすること。
- 会社：フェイルセーフの判断をした時は、懲罰的な取り扱いはしていない。乗務中通常と違う取り扱いをした場合には指令に報告を行い、職場で報告をしてもらう。
- 組合：列車を止めることが安全だと判断した場合であっても、懲罰的な日勤にして教育を行ったことがあるではないか。
- 会社：列車を止めることで結果、知識技能が足りなければ教育をすることとなる。
- 組合：安全側に判断して列車を止めたならば、日勤教育は行わないこと。こうしたことは乗務員の判断に迷いを生じさせることになり、結果として安全が確保できなくなるのでやめること。

事故や車両事故が発生した場合には速やかに 労使協議を開催し情報開示すること！

- 組合：安全確立は、労使の共通の課題であると認識している。従って、組合の申し入れの如何に関わらず、事故や車両故障に関する速やかな情報開示はもちろんのこと、原因の詳細や対策等について労働組合に説明し協議をすること。
- 会社：基本協約に則って適切に対応をしている。
- 組合：J R 東海は公共性の高い企業である。事故や車両故障などは労使でしっかりと議論を行わなくてはならないと考える。
- 会社：基本協約に則って協議していく。全く同じような申し入れは地方、または本社本部間のどちらかで協議する。一方で議論すれば必要ない。
- 組合：この間申し入れに対して「地方で行った」ことをもって労使協議を開催しないことが多々あった。幹事間での説明で終わらせる事はあってはならないと考える。一方的な説明では会社の責任を果たしているとは考えられない。

会社：業務委員会等は必要に応じて開催をしていく。

組合：沿線住民に影響を及ぼした事故については説明や謝罪を行うこと。

「再教育」と称した日勤教育は廃止すること！

組合：業務上のミスに対してＪＲ西日本が課した懲罰的な「日勤教育」で精神的苦痛を受けたとして、運転士ら258人が損害賠償を求めた裁判で９月６日に和解が成立したのを知っているか。

会社：新聞報道では見ている。

組合：これは懲罰的な日勤教育が違法行為であることが認められたということである。ＪＲ東海においても懲罰的な日勤教育が行われている。直ちにやめること。

会社：懲罰的な日勤教育など行っていない。判決には、教育を行ってはいけないとは書かれていない。

組合：些細なことでも本人が再教育＝日勤教育になるのではないかと思うことが問題なのである。こうしたことは大きな事故につながりかねないことである。直ちに再教育＝日勤教育をやめること。

会社：必要な教育は行っていく。

組合：懲罰的なことはＪＲ東海にはないのか。

会社：一切ない。

組合：ペンキ塗りや、草取りは懲罰的なことではないのか。

会社：教育が終わった等で、余った時間で指示をすることはある。

組合：減多に行わない作業を指示することが、懲罰的なことである。

会社：減多に行わないことが懲罰ではない。

組合：ほとんど誰もやらない仕事を指示することが懲罰的である。写経のように規程のはじめから終わりまで、写させることは精神的に大きなダメージを与えるためやめること。

会社：規程を写すことは、規程を覚えて貰うためにすることがある。

組合：はじめから終わりまで写させるとの指示したことがある。これも懲罰的な日勤教育でありやめること。

乗務員にプレッシャーを与える試問はやめること！

組合：乗務点呼時の試問や添乗時の試問は乗務員に過度のプレッシャーを与えることになるので止めること。

会社：乗務員として最低限必要な知識を確認するために行っている。それほどプレッシャーになるとは思っていないので、これからも行っていく。また、喚呼と試問が重なった場合は喚呼を優先すれば良い。

組合：組合員からすれば喚呼と試問が重なれば気持ちは試問にいつてしまう。
それで喚呼を忘れたという指摘になる。会社のいうことは机上の空論だ。
また、最低限必要な知識というが高度な内容の試問も行われている。
会社：過去の事象などを考えて試問内容を考えている。
組合：試問のタイミングを添乗者が判断するから喚呼のタイミングと重なるの
でありこれは運転妨害だ。
会社：狙って聞いているわけではない。では、試問しても良いかと聞けという
ことか。
組合：運転中の試問は行ってはならない。事故が起こったらどうするのか。
会社：試問は業務上必要なので添乗者の判断で行っていく。
組合：運転中に確認する必要はない。添乗中の試問はやめること。

特定の乗務員への添乗を直ちにやめること！

組合：特定の乗務員に対して添乗を何回も重ねることは、プレッシャーを拡大
させるだけで、何ら安全対策にならないのでやめること。
会社：特定しているわけではない。平等に添乗しているが、その中で指摘事項
があれば再添乗や再々添乗ということもある。
組合：平等にというが、全乗務員に満遍なく添乗を行っていないではないか。
会社：100パーセント全員に添乗できるかどうかは分からないが、特定の人を
決めて添乗することはない。その上で指摘事項があれば再度添乗する。
組合：指摘事項を無理矢理つくり出していないか。同じ事象で人によって指摘
された、されないということがあるではないか。
会社：その様なことはない。
組合：組合からすれば、特定の乗務員に添乗を繰り返すことは、恣意的に指摘
事項を積み上げ、ボーナスカットを行うためのものとししか考えられない。
直ちにやめること。

運転記録情報装置による注意・指導は行わないこと！

組合：運転記録情報装置で常に監視されているという意識が運転士に大きなプレッシャーを与えている。このプレッシャーがミスや焦りを呼び、事故につながるのである。運転記録情報装置の記録に基づいた注意・指導は行わず、更に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。
会社：運転記録情報装置は個人の技量の把握や指導のために使用することは今後も続けていく。
組合：運転士にはかなりのプレッシャーになる。運転士からすればどこを指摘

されるか分からない、

会社：決められたことを行っていればプレッシャーにはならないし、指導すべきデータは出てこないはずだ。

組合：運転記録情報装置がなかった時には問題にならなかった事象や、事故でもないことまでもが大きく問題化されるようになっている。

会社：これまで見えなかったことが見えてきたことで、安全教育等が適切にできるようになった。事故にならなくとも、事故につながりかねないことを指摘できるようになった。

組合：運転士は天候や乗車率など日々変化する環境下で運転している。運転士の細かいノッチ操作やブレーキ扱いを運転記録情報装置で監視する必要はない。運転士が運転記録情報装置のデータによって指摘されるかもしれないという不安感をもって運転していることが問題なのだ。

会社：ノッチ操作やブレーキ扱いは過去の事故例等に基づいて指導している。天候等で違う操作をした場合は教育や指導の時に説明すれば良いことだ。

組合：運転士は運転記録情報装置によって少しでも違う扱いをした時に、呼び出されるのではないか、日勤にされるのではないかというプレッシャーがつきまとうのだ。福知山線事故の原因がまさにそうではないか。

会社：福知山線事故は別の話だ。プレッシャーを感じないように日頃から指導された通りの運転をすれば良いことだ。プレッシャーを感じる必要はない。

組合：それは管理する側の考えだ。実際に運転士はプレッシャーを感じているのだ。運転記録情報装置の記録に基づいた注意・指導は行わないことを強く求める。

酒気帯びの判断はアルコール検知器の 使用基準値に基づき対応すること！

組合：会社は、酒気帯びに関わる乗務可否の判断はあくまで管理者が行うとしているが、それでは管理者の主観が大きく入ることになる。酒気帯びの判断はアルコール検知器の数値に従うこと。

会社：アルコール検知器の数値に従う考えはない。あくまでも管理者が行うものである。

組合：それではなぜアルコール検知器を使うのか。

会社：管理者が酒気帯びの判断をし、アルコール検知器を使用し判断をする。あくまでも管理者の判断である。

組合：管理者も人間だから、人により判断は変わってくる。

会社：管理者は適切に判断をする。

組合：管理者の判断に差があるからアルコール検知器を使用するのではない
か。

会社：管理者は適切に判断している。

組合：管理者の判断の基準は何か。

会社：ここには資料がないが、乗務員の様子や前日飲酒した確認等である。

組合：アルコールだけではない。食べ物によって検知器には数値デモ恣意的な
管理者の判断で、乗務の可否ができることとなる。酒気帯びの確認はア
ルコール検知器の数値に従うこと。

名松線の早急復旧を！

組合：名松線について、三者（会社と三重県と津市）協定に基づく復旧の具体
的なスケジュールはどうなっているのか。

会社：自治体の治山・治水の調査が終わっていないので明らかにできない。治
山・治水の状況を見ないと何処をどのように走らせるのかも分からない。
い。

組合：三者協定に基づき調査が終わり次第、地域住民の切実な声を受けとめ、
早急に復旧工事に取り掛かること。

鹿対策は具体的対策を強化すること！

会社：鹿対策の具体的対策を明らかにすること。

組合：柵の設置や鹿徐行等の対策を実施している。

会社：鹿徐行はどの線区で実施しているのか。

組合：御殿場線、身延線、飯田線、高山線の一部区間でも実施している。

会社：鹿徐行により、特急列車に接続ができなかったことはないか。

会社：遅れの資料がないので分からない。列車の遅延は様々な理由があり、接
続ができない場合もある。

組合：紀勢線で実施されている車両への衝撃緩和装置の装着を拡大すること。

会社：衝撃緩和用のスカートは、車両の下で機器損傷を防止するために設置し
た。設置については費用も掛かるので検討をして判断していく。

組合：効果のあったものは活用し、これからも野生動物衝突防止の対策をとる
こと。

走行中の無線による運転通告はやめること！

組合：走行中の運転通告について、会社は国交省通達『福知山線の列車脱線事

故に係る対応について』のただし書きにある「列車無線による交信内容が簡易な場合」を根拠に通達に沿った取扱いをしていると強調しているが、あくまでもただし書きでありやめること。

会社：必要があつて運転中の通告はやっているのでやめる考えはない。

組合：在来線で走行しながら運転通告を受けることは、ブレーキ操作の遅れ、信号確認粗漏、支障物発見の遅れ等に繋がり安全上問題である。

会社：運転中の無線による通告がある場合には、ブレーキ使用時や安全確認、喚呼、危険箇所の走行中は無線に出なくて良いとしている。指令が運転士に聞いて支障のないか確認を行っている。

組合：走行中はいつ何があるか分からない。走行中の運転通告は止めること。

監視目的の裏面添乗はやめること！

組合：社員を監視するような裏面添乗や沿線での監視はやめること。

会社：沿線での監視があるとは地方から聞いていない。

組合：沿線での監視も聞いている。なぜ、裏面添乗や沿線での監視をするのか。

会社：安全確保のために必要である。基本動作が定着しているのか確認をしている。

組合：隠れて盗み見するようなことはやめること。

会社：隠れて見てはいない。

組合：会社は、社員を信用していない。裏面添乗はやめること。

乗務員の負担となるATS-PTの ブレーキ動作を改善すること！

組合：列車がパターン速度を超過した場合、非常ブレーキではなく、常用ブレーキが動作するよう改善すること。

会社：ATS-PTの非常ブレーキが動作することは異常な事態である。常用ブレーキ動作に変える考えはない。

組合：非常ブレーキが動作すれば、乗っているお客様にショックを与えることとなる。

会社：安全上必要であるから、非常ブレーキが動作するようにしている。

組合：JR東日本の車両は非常ブレーキではなく、常用ブレーキが動作する。JR東日本の車両のように改善すること。

組合：運転台で信号に対してのパターンが確認できるインジケーターを設置すること。

会社：現示アップは、指定された通り行うこと。決められた通りの運転をすれ

ば問題はない。

組合：A T S－P T用のT R地上子を増設すること。

会社：T R地上子は必要な所には整備をしている。

組合：A T S－P Tが原因で列車が遅れる事象があった。T R地上子が増設されれば列車の遅れはなくなる。

出区点検も点検作業が増えた。そのため出区時間を増やすこと。

会社：点検作業は増えたが時間は確保している。

組合：パターン信号で停止した場合、事故・ミス扱い、乗務停止は行わないこと。また、必要以上の速度低下での遅延を理由に責任追及は行わないこと。

会社：事象については、必要な調査を行い個別に判断する。決められた運転以外で列車を遅らせた場合は適切な対応をすることとなる。

組合：様々な条件で運転士は運転をしている。運転速度が、運転台に表示がされない。運転士の運転作業は増加しているのではないか。

会社：運転作業は増加していない。運転方法が変わっただけである。

組合：事実、A T S－P Tの設置により運転方法が変わったことにより、以前より作業が増え、運転士に負担をかけないこと。

安全と利用者無視の無人駅化反対！

組合：無人駅の増加により降車する乗客の集札業務に時間を要している。これによって列車が遅延し運行に支障をきたしているため、乗降客の多い駅を有人駅とすること。

会社：駅の体制については乗車人員や、取扱収入等により決定している。組合：中央線の特急列車が停車する駅に駅員がいない。利用客への案内ができない。切符も買えない。無人化により不便となっている。

会社：特急列車が停車する駅だからといって、駅の体制について例外とは考えていない。切符は社内で車掌から買っていただくこととなる。

組合：駅の無人化により乗務員の負担も増える。

会社：車内での負担は増えるが、通常の業務の中で行える。

組合：大きな負担となることに間違いはない。現在無人化された駅に、J Rの社員または委託会社の社員が、旅客の対応をしている駅があるのではないか。

会社：J R東海が旅客対応に派遣することはしていない。自治体の要請で簡易委託がされていると思われる。

組合：利用者は、駅員がいないことで不便を感じている。だから、自治体が委託をしている。駅はJ R東海の駅である。利用客は、J R東海の列車を利用するのだ。J R東海が責任を持って利用客には対応をすべきである。

快速列車や多客列車は車掌を乗務させること！

組合：快速列車や多客列車については旅客の安全確保の観点から車掌を乗務させること。

会社：お客様の需要等、総合的に勘案し設定している。

組合：乗務員の負担も増えている。安全確保のために車掌を乗務させること。

駅照明の改善すること！

組合：御殿場線や身延線の駅ホームにおいて、照明の照度が足りず、ホームの安全確認が困難な駅があるので改善すること。

会社：必要な照度は確保されている。

組合：御殿場線の下曽我駅のホームの照明、岩波の階段の照明が暗いため改善すること。

会社：細かなことはここでは分からないので地方で議論する。ホームの照明は確保されていると考える。

組合：調査すること。

会社：地方には報告しておく。

車両技術係業務への車両係の充当は止めること！

組合：新幹線の車両所において、車両係の経験が3年の社員を、所長権限により車両係でありながら技術系の業務を担当させている。このような運用はやめること。

会社：職名と作業内容が必ずしも一致するものではない。

組合：新幹線車両の安全確保のためには十分な教育期間と経験は欠かせないものである。B担務に車両係を充当しないこと。

会社：車両係だからB担務ができないというものではない。各個人の技術を確認して担務に就かせている。

組合：検修作業は経験を積むことで多くのことを学ぶ。体で学ぶことも多くある。マニュアルだけではこうした経験は修得できない。

会社：社員の能力を判断して担務に就かせている。

組合：当該の社員は責任ばかりが課せられ賃金は増えないと不満を募らせている。仕事の内容に見合った賃金とすべきである。責任の重い仕事に就かせるならば早く昇格させること。

入換運転の添乗報告は到着後とすること！

- 組合：入換運転は運転士の注意力によるところが大きい。そのため、添乗報告は到着後とすること。
- 会社：運転の取り扱いに支障のない早い時期に添乗報告をされたい。
- 組合：特に、入換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番線間の添乗報告は中止すること。
- 会社：回答した通りである。
- 組合：春のダイヤ改正で新大阪駅の引上線の入換運転時間を30秒延長した。これは、運転時間が足りないから変更をしたのではないか。
- 会社：必要があったから変えたのである。どうして変えたのかは、ここでは分からない。地方が決めたことである。
- 組合：入換運転時間が足りない所は運転時間を変えること。また、入換運転時間が短く、ホームの状態の中止が必要な場所は添乗報告を止めること。

教育を受けていない運転方法は危険行為だ！

- 組合：東京の車両所において、転轍機の故障により「駅長の通告による運転」が行われた際、当該操縦者は「駅長の通告による運転」について教育を受けていないため、管理者が添乗した。しかし当該操縦者がA T C解放スイッチを「切」とせず「入換」のまま起動開始したため03信号を受信し責任事故とされた。このような教育を受けていない運転方法での操縦は危険であり、絶対に行わないこと。
- 会社：個別のことに対しては議論しない。
- 組合：指導すべき立場の管理者が添乗していたにもかかわらず、当該社員のみ責任が負わされることは許されない。
- 会社：この内容は地方の議論である。
- 組合：管理者の指示に従ったにもかかわらず、本人には勤務終了後も報告書の作成が強要されていた。本人への責任追及をやめること。
- 会社：必要な報告はしてもらう。
- 組合：当該社員への事故責任を撤回すること。

中央締結フレーキディスクはディスク板の亀裂や ディスクボルト折損の防止対策なのか！

- 組合：原因が解明され、万全な対策を講じるまで、台車検査の検査周期を30万

キロに戻すこと。平成22年10月から中央締結ブレーキディスクの現車試験が開始され、N700A車両に搭載される。更に平成25年度からは既存のN700系にも搭載するとしている。中央締結ブレーキディスク搭載の目的と効果を明らかにすること。

会社：安定したより強いブレーキ力を実現するためである。

組合：これまでのブレーキディスク亀裂やディスクボルト折損の防止対策となるのか明らかにすること。

会社：安定したより強いブレーキ力を実現するためである。

組合：明らかにできないのか。保守する側への会社からの説明が余りにも足りない。前広に説明をすること。

基本動作の簡素化をすること！

組合：運輸所5所統一の基本動作が一昨年8月から実施された。喚呼の複雑化は運転に対する集中力を削ぐことであり危険この上ない。喚呼用語等を簡素化し、運転に集中できるよう基本動作の見直しを行うこと。

会社：色々な事故を含めて作ったものであり変更する考えはない。

組合：しかし、その実態は安全のためには逆行したものとなっている。運転に集中するために基本動作は簡素化すること。

年休失効、休日出勤、苦情処理の非公開は 会社の一方的な協約解釈の押付けだ！

＜年休の失効について＞

組合：申し入れに対する。一通りの交渉は終わったが、確認しておくことがある。年休が失効する社員がいる。年休が失効することは良いことなのか。悪いことなのか。

会社：年休については、適切に取り扱いをしている。

組合：取り扱いのことではなく。年休が失効することは良いことか。悪いことかを聞いているのだ。

会社：適切な取り扱いをしている。

組合：良いことなのか、悪いことなのか、どちらなのか、回答をしないことか。

会社：・・・。

組合：答えられないことを確認する。

＜休日出勤解消について＞

組合：今次団体交渉で、会社は休日出勤について、以前から見解としていた「解

消のスタンスに変わりはない」と一言も言わなかった。解消のスタンスは変わったのか。

会社：削減に向けて努力をしていく。

組合：解消をしないということか。

会社：ゼロにすることは困難である。

組合：解消とはゼロにすることである。休日出勤に対する会社の考えが変わったと判断するがそれで良いか。

会社：どのようにそちらが考えようがかまわない。現時点での考え方である。

組合：それでは会社は、休日出勤について「削減に向けて努力する。ゼロにすることは困難である」という考えであることを確認する。

< 苦情処理の非公開について >

組合：期末手当など賃金がカットされた場合に苦情処理申告に基づいて苦情処理会議が開催される。その中で、カット理由が会社側委員からいくつか出されるがカット理由は会社の専権事項か。

会社：賃金・勤務の査定は会社の専権事項であり、ボーナスの適用に関する事由がそれに当たる。この事由を公開とすることは、協約違反である。よって、事由も会社の専権事項である。

組合：裁判・労働委員会では明らかになるのではないか。

会社：会社として組合の申し立てなどについて、立証が必要なため出している。それとこれとは立場が違う。

組合：カット理由も会社の専権事項であり、公開してはいけないことをという主張か。

会社：その通りである。

組合：認識が違う全くの対立である。

以 上