

申第5号「東海道新幹線におけるモルタル片

および木片等の落下に関する申し入れ」

申第6号「通勤経路の見直しに関する申し入れ」に対する窓口説明

モルタル片等の落下はどこでも発生する恐れがある！

本部・本社間で議論しないのは安全軽視だ！

通勤手当は経済性よりも効率的な経路で支給せよ！

8月6日、『申第5号「東海道新幹線におけるモルタル片および木片等の落下に関する申し入れ」』と『申第6号「通勤経路の見直しに関する申し入れ」』の取り扱いについて会社窓口から説明がありました。

『申第5号』は、東海道新幹線京都駅～新大阪駅間で6月29日に発生した高架橋下への木片等の落下と、同じく米原駅～京都駅間で7月2日に発生した化粧用モルタル片落下について、安全上重大な問題として、事故の詳細と原因、対策等について労使協議の開催を求めて申し入れたものです。

しかし、会社は「すでに地方で業務委員会を開催、または開催予定である。基本的に地方の事柄であるので本社・本部での業務委員会は開催しない。」と回答し、ました。本部は「地方だけの問題ではない。全社的にどこでも発生するおそれのある問題だ。本部・本社間で労使協議するべきである。」として労使協議の開催を強く求めましたが、対立を確認しました。

『申第6号』は、昨年12月から今年1月にかけて会社が行った「通勤経路の再申請・確認」によって、通勤経路が変更され、これまでより不便な通勤経路を強いられる場合が発生しているため。組合員が不便になる通勤経路の見直しをやめることと、一番効率的な通勤経路を認め、それに必要な通勤手当を支給することとして、労使協議の開催を求めていたものです。これについて会社は、「基本協約の変更を伴うものであり、協約改訂交渉で議論する」として『申第6号』だけでの議論は行わないと回答しました。本部は『申第6号』だけでの議論を強く求めましたが、会社は「時期的にも協約改訂交渉で議論する」として譲らないため、本部は、協約改訂交渉で解決に向けしっかり議論することを確認しました。

『申第5号「東海道新幹線におけるモルタル片および木片等の落下に関する申し入れ」』

会社はホームページにおいて、6月29日「東海道新幹線京都駅～新大阪駅間の高架橋下への木片等の落下について」とする発表を行った。また、7月2日には「東海道新幹線米原駅～京都駅間における化粧用モルタル片落下について」とする発表を行った。

いずれの事故について会社は、通行されていた方が怪我をした等の被害はないとしているが、JR東海は高架橋から木片、モルタル片等が相次いで落下することは安全上重大な問題であると認識する。

従って、これら2件の事故に関して下記の通り申し入れるので早急に労使協議を行うこと。

記

1. これら2件の事故の詳細と原因を具体的に明らかにすること。
2. 会社は「沿線住民から落下の申告があり当社社員が調査したところ落下したことが判明した」と発表しているが、この事故が発覚した経緯と、申告した沿線住民への対応、また負傷者の有無を具体的に明らかにすること。
3. 落下したモルタル片および木片等が、通行者に衝突すれば負傷することは明らかであり、場合によっては人命に関わる事態になると認識する。会社の見解を明らかにすること。
4. 会社は原因についてホームページでは「推定」としているが、調査中ではなく「推定」として発表した理由を明らかにすること。また原因が特定できたのか明らかにすること。
5. 今回の事故に鑑み、JR東海全線で高架橋等の一斉点検を行う必要があると考えるが、同種の構造物について点検は行ったのか。行っていないとすれば早急に一斉点検を行うこと。また、その結果を明らかにすること。
6. 過去において同種事故があったのか、明らかにすること。
7. 同種事故の具体的防止策を明らかにすること。
8. このような事故が発生した場合は速やかに労働組合に説明し、協議の場を持つこと。

以 上

会社説明

『申第5号』については、すでに地方で業務委員会を開催、または開催予定である。基本的に地方の事柄であるので本社・本部での業務委員会は開催しない。

主なやり取り

組合：モルタル片や木片が落下するという事故は、JR東海管内のどこでも発生するおそれのある問題だ。原因と対策を本部・本社間でしっかりと議論すべきだ。

会社：会社は事柄に応じてどのレベルで議論するかを決めている。申第5号については、従来通り地方での議論とする。

組合：2件の事故について、詳細や原因、具体的な対策は分かるのか。

会社：この場では資料がないので分からない。

組合：短期間で同様の事故が2件も発生することは、安全上非常に問題である。本部・本社間の議論が絶対に必要である。

会社：その必要はない。

組合：対立を確認する。

『申第6号「通勤経路の見直しに関する申し入れ」』

会社は、昨年12月から今年1月にかけて全社員を対象に「通勤経路の再申請・確認」を行った。しかし、一方的に「最も安価な通勤経路」とされたため、通勤経路が変更となり、これまでより不便な通勤経路を強いられる場合が発生している。例として、従来は私鉄線で通勤が認められていた組合員が、JR線との乗り換えが必要な経路とされたため、途中駅で1.2kmも徒歩で乗り換えるという、極めて非効率な通勤が強いられている実態がある。

JR東海労は、組合員が最も効率的で安全とする通勤経路を会社が認め、それに必要な通勤手当を支給すべきであると考えている。

従って、下記の通り申し入れるので早急に労使協議を行うこと。

記

1. 組合員が不便になる一方的な通勤経路の見直しはやめること。
2. 「通勤経路の再申請・確認」以前に認められていた通勤経路を変更する理由を明らかにすること。
3. 通勤経路は組合員の希望に沿って、一番効率的かつ安全な通勤経路を認め、それに必要な通勤手当を支給すること。

以 上

会社説明

『申第6号』については、基本協約の変更を伴うものであり、協約改訂交渉で議論する

主なやり取り

組合：『申第6号』については議論しないということか。

会社：議論しないわけではない。時期的にも協約改訂交渉で議論したい。

組合：協約に関わる問題ならば、早急に団交を開催すれば良いではないか。

会社：今から団交を設定しても協約改訂交渉と同じ時期になる。

組合：通勤経路の問題は組合員から切実な要求が出ている。協約改訂交渉では誠意を持って議論し解決を図ること。また、会社はなぜ昨年末から、「通勤経路の見直し」を行ったのか。

会社：運用の話であるが補足説明すると、会社は従前より最も安価な経路で計算するという考えは変わっていない。今回の見直しで新たに判明したことがあり、変更する方が出てきたのである。

組合：なぜ新たに判明したのか。コンピュータソフトを使用して調査したのか。

会社：個別のことは分からない。

組合：通勤時間が15分短縮されれば、会社は最も安価でなくともその経路を認めているのか。

会社：15分短縮されれば認めているはずである。

組合：この15分には乗り換え時間が算入されていないため、多くの組合員は不便な経路で通勤せざるを得ない状況になっている。例えば、名古屋地区でJR線と近鉄線が併走している区間では、今まで近鉄線が認められていたにもかかわらず、JR線へ変更となったため徒歩による乗り換え時間が増え、通勤時間が今までよりもかかるようになった組合員がいる。

会社：個別のことは分からない。

組合：会社は組合員が一番効率的な経路を認め、その経路で通勤手当を支給するよう、協約をあらためるべきである。

以 上