

2013年度協約・協定改訂第7回団体交渉 安全は労使共通の課題だ！全て労働組合と協議すること！ 大津波警報にはハザードマップを超えた安全対策を！

本部は9月13日、2013年度協約・協定改訂の第7回団体交渉を開催しました。今回は、地震・津波対策について、東海道新幹線の大規模改修計画について、自然災害対策について、安全を理由にした労務管理の強化について、在来線・新幹線職場の問題を議論を行いました。

また、安全確立についての議論の前に「懲戒等に関する基本協約等の条文の改訂」について、『申15』号に基づく議論を行いました。(業務速報No.877号参照)

本部は会社に対し、安全は労使の共通の課題であることを確認し議論をしてきました。しかし会社は、チェック体制と教育等により安全確保を行うという姿勢をとりました。本部は、まさにその姿勢が社員への締め付けであり、社員にプレッシャーを与え安全を脅かすことになるとして、会社の安全に対する姿勢を改めるよう追求しました。

議論内容は以下の通りです。

大津波警報中の運行は危険だ！運行中止を！

組合：会社は、新幹線には「津波危険予想地域はない」と回答したが、大津波警報が発令されれば、浜名湖橋梁を運転する列車は運転を中止するのか。

会社：地震などにより該当するところがあれば、運行を中止することとなるが、大津波警報イコール運転中止となるとは理解していない。

組合：地震が発生すると列車は停止する。浜名湖橋梁の上で列車が停止した場合は最悪の事態となると考える。避難マニュアルは整備されているのか。

会社：現行の規程に則って対応する。

組合：大津波が来れば浜名湖に係留されている船も押し寄せてくる。

会社：自治体のハザードマップに基づいて対応をしていく。

組合：自治体のハザードマップは、これで大丈夫だというものではなくあくまでも予想であり、目安である。

会社：どこまで対策をやればいいのかとなる。

組合：走らせないことがよい。

会社：走らせるという社会的使命がある。

組合：人命第一に考えれば大津波警報が発せられた場合には走らせないことだ。

会社：津波専門家が入ってつくられた自治体ハザードマップに基づき、対応する。

組合：自治体ハザードマップを超えて、人命第一に考え、一步進んだ新幹線の津波対策を策定すること。

各職場の避難場所を社員に明らかにすること！

組合：各職場における避難誘導が明らかにされていない。社員に徹底されているのか。

会社：マップやルールを定めて訓練をやっている。

組合：現場で働く労働者が避難誘導が身に付いて居るのか。

会社：個別のマニュアルは分からないが、基本的には整備されている。

組合：地震や津波ではないが、原子力災害に対する避難マニュアルがない。

会社：原子災害ということは聞いていない。規則にあるのかも分からない。

組合：J R東海管内には浜岡原発がある。浜岡で事故が発生したときの避難マニュアルを整備すること。

大規模改修リニア建設で社員の待遇や 職場環境の悪化は許さない！

組合：新幹線大規模改修を5,000億円積み立てるところ、約3,500億円として5年前倒しで実施するが、経営に影響しないのか。

会社：工事費のコストダウンとなる。経営面でプラスである。

組合：健全経営は維持できるのか。

会社：安定的経営を維持しながらやっていく。大丈夫である。

組合：枕カバーや浴衣の取替を自分で行うなど、社員の福利厚生削減もやっている。大規模改修やリニア建設で職場にしわ寄せがきている。

会社：経費の節減や効率化は常に考えていかなければならないものである。

組合：社員の待遇や職場環境悪化は許さない。健全経営とは社員の待遇や、職場環境も含め健全というのである。

長時間の抑止と運転打ち切りはやめること！

組合：昨年大雨により富士川が増水し、新幹線の抑止がされた。三島駅では人があふれた、新幹線は大きな駅では列車ホテルとするが、途中駅ではできないのか。

会社：詳細は分からないが、個別具体的なことは地方で議論する。
組合：列車の仮泊は会社全体で考えることであり、地方の問題ではない。
組合：台風の接近など予想ができる場合は早めに運休等の対策を行い、途中駅で抑止とならないようにすること。
会社：その都度、その時点で最善の対応をしてきている。後に検証し、次回以降に活かしていかなければならないものは活かしていく取り組みを行っている。
組合：抑止行った場合は十分な線路点検を実施し、運転を再開すること。
会社：これからも安全第一で、運転再開をする。

安全に対することはすべて労働組合に説明を！

組合：安全は労使共通の課題と考えるがどうか。
会社：その通りである。
組合：安全は労使共通の課題と本当に認識しているのならば、なぜホームページに掲載された「新幹線富士川橋りょうに関する運転規制見直し」を組合に説明しないのか。
会社：組合への説明は、その都度必要性に基づいて判断している。
組合：天候が回復し、水位が過去最大水位未滿かつ下降傾向である場合、新しく開発した「自動衝撃振動装置」により、橋脚の固有振動数を連続して、現地係員が橋りょうの全体的な状況を監視したうえで30km/hで運転ができるようにした。また水位が規制値を下回った時点で自動衝撃振動装置により、再度橋脚の固有振動数を計測し、70km/hで運転できるようにした。これは9月1日に見直ししている。しかし、マニュアルは変わっていない。
会社：協約に基づき対応する。
組合：安全に関わることは全て、地方でも本部・本社間でも労働組合に説明すること。所管があるので、地方のものは地方での説明となる。
組合：安全に対することは、本部・本社でも認識を一致しなければならない。すべて労働組合に説明をすること。

懲罰的な日勤教育はやめること！

組合：JR西日本での日勤教育の事件は和解をした。会社に違法性があった。JR東海でもJR西日本と同じような日勤教育が行われている。
会社：懲罰的な日勤教育はなどはないと認識している。
組合：組合ではあると認識している。乗務員が咄嗟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。また、懲罰的な日勤教育はやめること。
会社：通常と異なることが発生した場合には報告をすること。内容を見て必要な対応はする。問題があれば必要な教育をすることとなる。懲罰的な対

応はしていない。

組合：事実、運転士がフェイルセーフで咄嗟の判断で対応をしたことに対し懲罰的な日勤となった。

会社：そのような日勤は行っていない。教育は必要である。

組合：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。

乗務点呼時の試問や添乗時の試問は業務阻害だ！

組合：乗務員の知識・技能レベル維持・向上を目的と称して、乗務点呼時の試問や添乗時に試問が行われている。特に運転中の試問は、試問の内容に気を取られることから、運転に対する注意力が散漫になり、ひいては事故を誘発する要因にもなり運転業務の阻害である。

会社：業務の必要性に基づき行っている。

組合：運転中に本当に必要なのかと思わざるを得ない試問が行われている。

会社：添乗して適切な指導をしている。必要な知識は確認する。

組合：喚呼を行なおうとする時には試問をしないということか。

会社：安全に支障する作業を行っている時に邪魔するようなことはない。

組合：安全に支障する作業を行っている時は、試問をやめて下さいと言っているのか。

会社：器機故障等の対応時以外の通常の運転で安全上問題がないところで試問は行っている。また、喚呼に重ねて行うことはない。

組合：試問をすれば考える。運転中に、試問の答えを考えることは、運転に意識を集中できなくなる。運転中の試問はやめること。

ボーナスカットのための恣意的な添乗はやめろ！

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。

会社：基本的に満遍なく添乗するが、何回も指導したことができなければ、再度添乗して確認をする。

組合：ボーナスの査定の際の終わりに近づくと添乗が連続して行われている。

会社：喚呼ができない等の場合、添乗して確認し指導をしていく。

組合：添乗はボーナスカットのために恣意的に行われている。添乗を何回も重ねることはやめること。

「省令に基づく」知識・技能の確認、応急処置の確認、異常時取扱いの確認を見直すこと！

組合：「省令に基づく」として5月に乗務員の知識の確認、6月には応急処置の確認、7月からは技能の確認を行っている。在来線では異常時取扱いの確認が今年度も実施された。応急処置、異常時取扱いの確認は通常の訓練で十分把握できる。技能の確認も添乗で確認できるのではないか。現行の試験による方法は本人への負担も大きい。試験が多すぎる。

会社：省令に基づくものであるため実施している。

組合：省令にはこのような多くの試験をこなさいと書かれていない。

会社：会社として、決定して確認の機会を設けることも大切である。

組合：知識の確認は膨大な資料の中から出される。やり方に行き過ぎがあるので改善すること。

運転情報記録装置による指導は行わないこと！

組合：「運転情報記録装置」の搭載により、運転士の操縦がすべて記録されている。これにより、指導担当に運転士が呼び出され注意・指導を受けている。運転情報記録装置は事故の時のみに使うこと。

会社：運転技術の向上と事故防止に活用していく。

組合：運転士にとっては運転中にプレッシャーとなる。

会社：運転士として運転中には、一定程度のプレッシャーはある。

組合：必要以上のプレッシャーとなるため、運転情報記録装置による指導は行わないこと。

アルコール検知器の数値は基準に従い対応すること！

組合：アルコール検知器の使用にあたっては、食べ物の確認やうがいさせる等の検知器を使用するルールを厳守し、その基準値が出た場合は、管理者の主観によらず基準値に従い対応すること。

会社：管理者が判断する。

組合：管理者は人間である。人によって臭覚の差がある。アルコール検知器が科学的であり一番良い方法である。

会社：顔色等も見て判断していく。アルコール検知器の数値は参考にしていく。

組合：恣意的な判断の入らないアルコール検知器の数字で乗務可否の判断をすること。

走行中の運転通告は直ちにやめること！

組合：会社は、運転中に支障がある場合には無線に出なくても良いとしているが、支障がある場合には無線に出ないことでよいか。

会社：長時間の停車等の場合で無線に出なければ、後になぜでなかったのか聞くことがある。

組合：出られない理由がはっきりすればよい。運転中は運転士の判断でよいか。運転士の運転を、優先すること。走行中の運転通告は直ちにやめること。

裏面添乗や沿線での監視はやめること！

組合：社員を監視するような裏面添乗や沿線での監視は、乗務員に不安や不信を生じさせる行為であるのでやめること。

会社：事故を起こした人で、基本動作ができていない場合がある。必要な確認方法である。きちんとやっていたら問題はない。

組合：乗務員はキチンと基本動作も作業をやっている。裏面添乗や沿線での監視信頼関係を壊すこととなる。

ATS－PT速度超過は常用ブレーキに！

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に改善すること。

会社：安全をより担保するためには、停止することが良いことである。

組合：JR東日本では常用ブレーキ動作となっている。非常ブレーキが動作すれば列車が遅延することにもなり、運転士のプレッシャーは大きくなるばかりだ。

会社：JR東日本は他会社の判断。万が一の事態が発生した場合、大変なことになる。必要な設備は設置している。

組合：JR東日本のATS－Pは安全性において実績がある。JR東海に導入できないことはない。新幹線も速度が高い場合には自動的に速度を落とし、非常ブレーキは動作しない。

会社：JR東日本は同種のを導入しているが、JR東海は速度超過は即時に停止させるべきだと考えている。

組合：停止させなくても、速度制限に対して制限速度以下で通過すれば安全である。地上装置を増やせば、細かな速度制御もできる。

会社：必要に応じて設置していく。

組合：パターン速度を超過した場合は常用ブレーキ動作とすること。

ATS－PTの点検時間が増えたため 出区点検時間を見直すこと！

組合：ATS－PT導入時から出区時間は増やしたのか。

会社：ATS－PTの点検の必要な時間は確保している。

組合：現状は十分時間が確保されているのか。

会社：必要な時間は確保している。

組合：実際の職場の運転士は、時間が足りないと言っている。時間を増やすこ

と。

会社：変える考えはない。

組合：A T S－P T導入時から、今年に至るまで職場から点検時間を増やすよう切実な要求が出ている。労働時間が足りないことは問題だ改善すること。

列車遅延原因となる無人駅を有人駅に！

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、特急列車停車駅を有人駅とすること。

会社：有人駅に戻す考えはない。多客列車の車掌乗務については柔軟に対応している。乗務員に負担を掛けているが、現体制でできると考えている。

組合：列車に遅れが出る駅がある。列車の遅れは良くない。元に戻すこと。

会社：無人駅の体制を有人駅に変える考えはない。

組合：サービスなど総合的に考え有人駅とすること。

快速列車や多客列車は車掌乗務とすること！

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：多客の列車は車掌を乗務させている。定期券使用の多い列車を除き、飯田線では北の部分では車掌を乗せている。

組合：列車に乗車する客層を見ても車掌を乗務させること。

ワンマン列車にIC乗車券処理機を設置すること！

組合：ワンマン列車でI C乗車券を処理できるよう処理機を設置すること。

会社：I Cカードのエリア跨りは、処理機を設置しても対応できない。I C処理機を載せるには、費用もかかる。技術的な通信の問題もある。維持するためのメンテナンスの問題もある。

組合：しかし、路線バスはI C処理機を設置している。

会社：バスとは運賃システムが違う。J R広範な地域であり情報は膨大なものとなる。

組合：I Cカードは、支線区は途中までしか使えない。そのためI Cカードを使用できるように車内に処理機を設置すること。

会社：技術的に難しい。現段階では載せられない。

組合：I Cカードエリア跨りもJ Rグループや私鉄等とも連携して改善すること。

ゴールデンハンマーをやめること！

- 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、技術系の業務を担当させているゴールデンハンマーはやめること
- 会社：本人の技術力等を見て担当させている。
- 組合：3年の経験で検査係の仕事をさせていいのか。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が欠かせないものである。この間のゴールデンハンマーに問題がなかったのか。
- 会社：職場での教育体制が整備されている。
- 組合：このような運用は単にマニュアルを覚えることになっていないか。検査業務に就くことはそれなりの経験を積むことが重要だ。
- 会社：経験、業務、職名はイコールではない。
- 組合：検査業務での判断は実際に経験がないとできないものもある。
- 会社：定期的訓練で教育をしているので問題はない。
- 組合：安全上重大な問題である。ゴールデンハンマーをやめること。

見せしめの「復帰教育」を直ちにやめること！

- 組合：新幹線車両職場に導入された「復帰教育」は見せしめの教育であるため、直ちにやめること。
- 会社：教育は見せしめ教育ではない。必要な教育は行う。
- 組合：見せしめの教育である。社員は見せしめだと感じている。プレッシャーとなるのでやめること。

車両入換中の添乗報告をやめること！

- 組合：車両の入換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。特に、ATCの速度変更により運転時間が短くなった。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省略すること。
- 会社：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：異常があった場合は困る。添乗報告は運転の取扱いに支障のない早い時期に報告されたい。
- 組合：運転時間が短くなり速度も上がったことで注意力が必要となる。異常がなければ報告は省略とすること。
- 会社：報告の時間はあると考える。
- 組合：安全面からも必要ない。対立である。

入換運転中のビデオ撮影や試問はやめること！

組合：A T C運転と違って車両所の構内運転は、保安度が低い。入換運転中のビデオ撮影や試問はプレッシャーが増大し、注意力が散漫になる。

会社：ビデオは、事故防止の教育訓練に使用する。過度にプレッシャーを感じる必要はない。

組合：ビデオ撮影されることは誰でも緊張する。運転している先には車止めがある。安全が確保できないやめること。対立である。

台車検査の検査周期を30万キロに戻し ディスクボルト折損やディスク亀裂の対策を！

組合：中央締結ブレーキディスクの導入目的はディスク亀裂やボルト折損対策ではないのか。

会社：明らかにする考えはない。

組合：明らかにしないということは、ディスクボルトの折損やディスク盤の亀裂の原因と対策が万全ではないということか。

会社：明らかにする考えはない。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：未だにディスクボルトの折損やブレーキディスクの亀裂が発生している。それぞれ亀裂の実績を年度毎に明らかにすること。その原因が解明され、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。

会社：そのような考えはない。

組合：対立である。

以上、申し入れに対する一通りの議論を終了しました。この後、本部は職場からの切実な要求である車椅子対応手当について議論しました。

車椅子対応等の手当を新設すること！

組合：車椅子対応等手当を新設すること。

会社：そのような考えはない。特殊勤務手当は適切に付けている。これ以上増やす考えはない。

組合：現状が変わっている。車椅子対応は、駅のバリアフリー化により車椅子利用のお客様や、体の不自由なお客様の利用が増えている。乗降列車を相手駅と連絡を取り、列車の接近してくるホームで車椅子対応等のお客様の安全確保し、列車へ渡り板を設置し安全に乗降させるという業務である。業務が重複して渡り板を取り外しを忘れ、列車の遅れも発生している。

在来線では、出札、改札業務をしながら車椅子等のお客様の対応を行っている。中間駅では、業務が輻輳しホームへの出場が遅れる事象が発生している。専門の担当者がいない中での大変な業務である。その労苦に報いるためにも車椅子等の対応手当を設けること。

以 上

次回第8回団体交渉は、会社からの回答です。