

2015年度協約・協定改訂第4回団体交渉 大津波で構造物は破壊されないのか！ 新幹線列車火災早急に対策を！

会社は人命第一に安全対策を講じるべきだ！

本部は8月31日、2015年度協約・協定改訂の第4回団体交渉を開催しました。

今回は、新幹線の津波対策、新幹線の列車火災対策、ATS-PTの問題点などの安全について、労働条件部分のパワーハラスメント、私生活に踏み込んだ事情聴取、時系列報告書作成の強要、「日勤教育」、省令に基づく「知識・技能」の確認、賃金カットにつながる複数回の添乗、時間前出勤の懲罰等労務管理について議論しました。会社は、安全について「構造物を考慮した上で当社独自の津波危険予想地域を定めている。浜名湖付近の構造物は影響はない」と主張しました。想定外の大津波に対し自治体のハザードマップを上回る対策を講じる姿勢は感じられませんでした。また、新幹線の列車火災においては、「警察が調査中であり、このような事象が起こらないよう何をどう強化できるか取り組んでいく。様々な角度から検証していく」として、本部が要求するマニュアルの再検討や乗務員の増乗務などの具体的対策に取り組む姿勢は見えませんでした。本部は「災害が発生した場合に備え想定外の想定をして、人命と安全を確保する対策を早急に講じること」と強く訴えてきました。

大津波は新幹線にも危険が及ぶ！

組合：「浜名湖付近のハザードマップは自治体のものを参考に、構造物の状況を考慮した上で津波危険予想地域を定めている」と回答しているが、その地域は、会社が自主的に、ハザードマップよりもより強化されたものとして定めているのか。

会社：そういうことではなく、新幹線の構造物が津波によって破壊されることはない。

組合：その津波危険予想地域について、どこまで明らかにされているのか。

会社：関係者には明らかにしている。

組合：組合や社員には明らかにしないのか。

会社：その様な考えはない。

組合：その津波危険予想地域には、一切新幹線は含まれないのか。

会社：そうである。

組合：3. 11のときに、在来線は危険な可能性があるから停止しているのに、新幹線はその真横を通常で走っていた。在来線と高さも同じだ。こんな危険なことはない。

会社：新幹線は危険ではない。

組合：もし国交省が危険だと判断して、この危険予想地域を変更せよと指示があった場合、会社は変更するのか。

会社：その様な指示があれば検討せざるを得ない。

組合：組合は新幹線も危険であると認識している。改善を強く求める。

災害時の乗客の避難誘導方法をより具体的にせよ！

組合：会社は、長時間駅間に停車する場合も現行のマニュアルで対応できるかの回答であるが、現行のものでは不十分である。特にハンディのある乗客に対するマニュアルはない。

会社：ハンディのある乗客もそうでない乗客も、マニュアルにそって最善の方法で対応するし、そのように訓練を実施している。

組合：乗務員の場合、訓練では梯子をかけて乗客を下に降ろすまでである。どこの柵からどのように避難するのかはない。

会社：柵から外に脱出する様な場合は、消防や警察などにも協力を得ることになる。消防や警察と合同の訓練は行っている。

組合：車いすを利用している乗客をどのように下に降ろすのか。背中に背負って降ろすのか、そういうマニュアルがない。

会社：ケースバイケースである。必要な訓練やマニュアルの変更は行う。

組合：訓練はより具体的でなければ意味がない。ハンディのあるお客様対応など、実践的な訓練、マニュアルとすること。

由比、興津間の災害再発防止を早急に行うこと！

組合：斜面をコンクリートで覆うなどの対策を考えていると回答されているが、もう既に取りかかっているのか。

会社：関係箇所との調整の段階である。

組合：他の箇所についても計画的に適正な防止策を実施するとしているが、具体的にどの部分なのか明らかにせよ。

会社：今その資料は持ち合わせていない。この場で明らかにすることはしない。

組合：どのくらいの箇所になるのか。

会社：かなりの箇所になると思う。

組合：危険な箇所は現場で働いている者が一番把握している。問題があるような箇所について地方からも申し入れをするので、しっかりと協議をして、組合の意見を十分に取り入れた対応をすること。

会社：必要な協議は行っていく。

組合：電源や通信のバックアップについても、今の段階非常に不十分なため、しっかりと考えること。

225A列車火災を二度と起こさないために 緊急時対応の要員を増やすこと！

会社：現在調査中で、調査が済み次第様々な検証が行われ、対策も様々考えることになる。

組合：業務委員会でもその様な説明があったが、それ以降調査なりの進展はないのか。

会社：今のところない。

組合：現在の対策は、現行体制による巡回強化等の抑止策が並べられているが、調査が進めば対策について、もっと変わってくるという認識でよいのか。

会社：調査が進み、必要なことがあれば必要な対策も出てくる。

組合：会社は抑止に重点を置いて対策しているが、何よりの抑止力は、そのための要員を増やすことである。特に名古屋、新大阪間はこだまが2人乗務で巡回にも限界がある。従って抑止力にもならないし、緊急時の対応もままならない。

会社：今のところ要員を増やす考えはない。

組合：調査が進み必要ならば増やすのか。

会社：今のところその様な考えはない。

組合：抑止力、緊急時の対応等、要員を増やすことが何よりの対策である。強く申し入れる。

在来線ホームにも柵の設置等安全対策を強化せよ！

組合：編成両数や扉の数が異なる列車が多数あり、乗降口が定まらないから難しいとの回答であるが、危険な状態にある認識はあるのか。

会社：乗客が多数いる駅があることは認識している。会社としては、現段階出来る限りの対策を行っている。

組合：線区によって編成を統一する考えはないのか。

会社：今のところその様な考えはない。

組合：固定柵なら出来るのではないか。

会社：固定柵でも色々な列車があるので難しい。駅によっては柵の設置でホーム自体が狭くなって、かえって危険な状態になるかもしれない。

組合：狭くなっても柵を付けた方が安全ではないか。

会社：その様な認識にはない。

組合：対立である。

インジケーター、徐行ガイダンスを設置せよ！

組合：より安全を追求するのならば、ソフト、ハード両面から対策をするべきだ。

会社：基本はソフトだ。きちんとした基本動作をすることなしに、ハードを設置してもいかなものか。

組合：別に基本動作をやらずになどとは言っていない。より安全を確立するためと言っている。

会社：より安全ということで設備を設置することは際限がなくなる。全て自動にすればよいことになる。

組合：議論の飛躍である。現在できることを実施しようという主張である。A T S－P Tのパターンに触れて非常ブレーキで停止するケースが少なからずあると聞いている。また、徐行ガイダンスがあれば、列車が停車場に停車し発車し、運転士がフルノッチで起動して徐行信号機に気づいてあわてて非常ブレーキを使用し停車することはなくなる。また、徐行ガイダンスが211系に設置されていれば音声で運転士に注意喚起をしてくれるため、徐行箇所を速度オーバーで通過してしまうことはなくなる。インジケーターがないとパターン速度が表示されない。速度信号が表示されていないことになる。パターン速度が表示されることで、速度オーバーの防止となり、余裕が持ててより安全である。

会社：現段階、現状で十分安全であると考えている。設置する考えはない。

組合：安全のために設置すべきである。対立である。

運転情報記録装置を会社の都合で使用するな！

組合：運転情報記録装置設置の目的は何か。表彰のためのものか。

会社：運転技術の向上、事故の発生した時の原因究明と状況把握に使用している。

組合：当初の設置目的は、会社は事故が発生した場合に使用することが目的であるとした。

会社：現在は以前から説明してきているとおりである。

組合：この間組合は認めていない。事故以外には使用しないこと。

会社：活用する者は活用していく。安全運行のために使う。

組合：運転士のプレッシャーとなっている。事故以外には使用しないこと。対立である。

災害時の列車遅延の時は乗務員に十分な休養を！

組合：災害時に乗務員は、列車遅延のために最終列車が4時に到着し、7時の列車に乗務する場合がある。東京から大阪を往復をする。休養時間がかくほされないまま、もうろうとして乗務することとなる。そういう状況は知っているのか。

会社：そういうケースがあることは知っている。

組合：知っているのならば、そのような運転をさせることをどう思うのか。かなり大変だということ認識はあるのか。

会社：休養が3時間で乗務する場合もあるが、乗務員の交替は状況を見ながらやっていく。

組合：5時間ほど休養して乗務してもらおうということもあるのか。

会社：短時間で乗務してもらう場合もある。

組合：交替は絶対ではないのか。

会社：ケースバイケースである。

組合：乗務員は、後行路が大阪に行ってまた戻ってくるのだ。疲労困憊だ。配慮し乗務員を交替させること。

雪落としのために駅に検査係を配置すること！

組合：車両に固着した雪落としは現在運転士に指示をしている。運転業務に影響をあたえ労災も懸念される。車両滞泊区所、駅に検査係を配置すること。

会社：現行どおりとする。降雪の状況により検修社員を配置することもある。

組合：検修社員を派遣しているが、常時一人配置することで乗務員も安心だ。

会社：これまでのとおり運転士に協力してもらいたい。

組合：長靴など設備がない。

会社：個別のことには答えられない。地方での話となる。

組合：設備については地方で議論すること。雪落としの検査係を配置すること。

大雨大雪警報時には早めの運行中止を！

組合：大雨、大雪警報が発せられた場合は、早めに列車の運行中止をし、安全な場所に列車を停車させること。

会社：天気予報で決定をするが、事前に予想できる台風については、お客さまに告知し旅行を控えてもらうよう対応をしてくれている。早期予知できるものはやっていく。

組合：安全を考えて早めの対策を講じること。

雪かき作業は地形を熟知した係員が担当を！

組合：線路の雪かき作業は周辺の地形を熟知した係員が担当すること
会社：近隣地区で従事する係員を中心に対応している。
組合：地形等知識のない係員が担当することのないようにすること。
会社：できるだけ近隣の係員に担当させる。
組合：雪かきは、知識がないと簡単にできない。素人に一人で担当させないこと。
会社：1年生は、指導する者を付けていく。
組合：線路周辺に知識がないと労災が発生する可能性がある。熟知した係員に担当させること。

雪かき用のモーターカーの増配備を！

組合：「モーターカー2台を増配備する」と回答したが、各線区に2台配備することなのか。
会社：27年度に1台、28年度に1台配備する。線区毎ではない。
組合：どの線区に増配備するのか。
会社：線区は答えられない。
組合：現在の配備は線区毎に何台配備されているのか。
会社：今データがないので答えられない。
組合：2台の増配備では足りない。
会社：モーターカーの老朽化等の機会をみて検討していく。
組合：線区の事情を考え増配備すること。

野生動物の線路への侵入防止策を強化すること！

組合：野生動物用の衝撃緩和装置を、キハ85系とキハ25系に設置したが実際の効果はあるのか。
会社：具体的データはないが、鹿が線路内に侵入した時に衝突した場合、押しのけ巻き込みがないようにした。
組合：その他線路への侵入対策は何か。
会社：鹿の個体数が増えているためネットや侵入防止柵の設置対策を実施してきた。
組合：全く侵入しないように柵を増やすことはできないのか。
会社：柵を設置すると野生動物が侵入した場合に出れなくなる。
組合：さらに知恵を出し合い地方の中で対策を協議すること。

台車の検査周期を45万kmに戻すこと！ 交番検査周期の45日、6万kmは中止すること！

組合：台車の検査周期延を伸して不具合は増えていないか。
会社：特に問題は起っていない。
組合：きめ細やかに検査をすることが安全上大切である。
会社：省令に基づいて行っている。技術等が進んで効率的業務の推進を行うことから今後も姿勢を変える考えはない。
組合：安全のために交番検査の周期はこれまでのとおり 3 万km30日とすること。交番検査の周期延伸の根拠は何か。
会社：耐久性等の機械の検証ができた。
組合：XO 編成で積み重ねてきたのか。技術開発をしてきたからか。
会社：XO 編成というか小牧で研究をしてきた。周期を延伸しても安定的に運行できることが分かったため延伸をすることとした。
組合：交番検査の現場の実感からすると、検査周期が倍になることから検査と作業量が増える。現行700系は 3 万kmでやっていくが、N700の 6 万kmと延伸されると考える。延伸を始める計画はいつごろとなるのか。
会社：成案ができ次第お知らせをする。
組合：効率的業務遂行を主張するが、対立するところである。より多く検査し、より多くの人が見ることが安全確保のために上回るものはない。安全のためにも台車の検査周期を45万km、交番検査の周期は 3 万km30日とすること。

車両所に音声ガイダンスを設置すること！

組合：車両所に音声ガイダンスを設置すること。
会社：車両の動線上で作業を行う場合には絶えず列車の接近に注意し、安全な場所に待避することにつきる。
組合：三島の車両所では、線路横断の時には各所で音声ガイダンスが流れる。車両所に線路構成時に音声ガイダンスを流すべきだ。
会社：必要なものは設置していく。
組合：安全確保のためにハード面も強化すべきである。
会社：回答したとおりであり、必要なものはハード面で配慮していく。
組合：音声ガイダンスを設置すること。

掛川駅三河安城駅ホームに屋根を設置すること！

組合：新幹線の掛川駅と三河安城駅のホームに屋根がない部分がある。屋根を設置できない構造上の問題があるのか。
会社：構造上に問題はない。直ちに付けようとは考えていない。
組合：屋根がないことは、旅客への案内放送はするが雨が降っていれば濡れてしまう旅客もいる。また、車掌も濡れてしまう。設置すること。
会社：主張は分かるが設置する考えはない。現状で対処すること。

組合：将来的に設置に向けて検討すること。

車両故障の原因対策を全社員に明らかにせよ！

組合：新幹線の交番検査は、一斉点検の指示があるが、何のための一斉点検かわからずに作業をする。「業務上必要な関係者に適切に周知している」と会社は回答したが、現実派全く違う。何のために検査するのか現場は分からない。

会社：点検は、点検しなければいけない背景を知ってもらうのではなく、指示のあった点検をしていただければ良い。

組合：背景を知らせること。

会社：背景を知らずとも点検をしてもらう。ケースバイケースである。

組合：関係者に適切に周知すること。

事故等が発生した場合すみやかに組合と協議を！

組合：この間会社は事故が発生した場合でも組合の申し入れに対し業務委員会を開催しない場合もあった。225A 列車火災事故については速やかな協議の開催がされなかった。

会社：225A については、業務委員会で説明をしてきた。

組合：時間はかなり経っている。また、事柄が決まったという説明である。決まる前に組合と協議をし、会社が検討をし対策等の説明をすべきだ。

会社：協議委員が決まっているため調整がある。

組合：一週間あれば協議はできる。

会社：スケジュールもある。

組合：事故等の申し入れに対して協議をして決めるべきだ。

会社：組合の申し入れに対して協議事項でないものもある。

組合：組合が必要という認識で申し入れをしている。事故等が発生した場合はすみやかに協議の場を持つこと。

<労働条件について>

パワーハラスメントはただちにやめろ！

組合：パワーハラスメントは個別に適切に対応していくとしているが、具体的にはどうすることか。

会社：個別に管理者に申告してもらう。

組合：パワーハラスメントとは職務上の地位を利用して行われるものである。上司からのものである。

会社：厚生労働省のガイドラインはできているが、様々なものがある。

組合：管理者が、大きな暴言を吐いたり、反省文を強要したりすることは、パ

ワーハラスメントである。

会社：大きな声が、パワーハラスメントあるとは限らない。業務上適正な範囲を超えていなければ問題はない。

組合：受けた本人がパワーハラスメントと思えばそれはパワーハラスメントである。

会社：厚生労働省でのガイドラインであり、法律として決められているものではない。

組合：しかし、上司の行為によるパワーハラスメントでメンタルヘルスを受けている社員はあるのか。

会社：一定程度ある。

組合：それは、上司の行為が原因でメンタルヘルスを受けているのだ。

会社：家庭のことなど様々な原因があって受けているものである。

組合：いずれにしても、上司から度を越えた行為があってメンタルヘルスを受けている。

会社：人格否定などはパワーハラスメントとなる。

組合：そのようなんパワーハラスメントで休んで社員は何人か。

会社：あると思うが、承知していないので言えない。パワーハラスメントに確立したものはない。

組合：パワーハラスメントを止めさせること。若い人の中にもまいつている人もいる。確立したものはないというが、職場から撲滅すること。

1時間出勤の懲罰をやめること！

組合：会社は、最終的にはどの時間に出社するのは本人の意思であると回答したが、出勤時刻に間に合えば問題はない。

会社：生活面について指導することは問題はない。ぎりぎりの時間に出勤したとしても処分はしない。出勤遅延対策のための指導はしていく。

組合：出勤時刻に間に合っているのだから必要はない。

会社：新入社員がぎりぎりの時刻に出勤すれば、前日の生活はどうか、寝坊をしてしまったのか等聞くことは指導の範疇である。出勤遅延をしないために本人も周りの人もいやな思いをしないために指導をしていく。

組合：本人のプライバシーに踏み込んだ事情聴取はしないこと。

会社：対策をとるために私生活のことも聞くことがある。

組合：プライバシーの侵害である。

会社：話をするかしないかは、本人の意思である。

組合：警察の誘導尋問のようなことをやれば、話をしたくなくても楽になりたいために嘘でも話してしまう。

会社：つじつまの合わないときは、原因がはっきりするため聞くことはある。

組合：本人の家まで行って目覚まし時計がどこにあるのか確かめると言う管理

者もいる。プライバシーの侵害となる。

会社：個別のことは分からないが、対策を立てるためには様々なことを取り組む。自白の強要はやらない。

組合：出勤時刻に間に合えば問題はないことから、事情聴取はやめること。

時系列報告書の強要やめること！

組合：時系列報告書は業務上必要がある場合と言うが、範囲を明らかにすること。

会社：事柄の善し悪しではなく、必要があれば書いてもらう。

組合：新幹線でU B Sを引かれたときは、運転士は指令に連絡、復位したまでの取扱いでその後の状況が分からないにもかかわらず、時系列報告書が強要をされる。

会社：状況を正確に把握するために書いてもらう。無関係ではない。

組合：日報で十分である。控えは渡さないのか。

会社：控えは、時系列報告書は個人が会社に提出するものであり、控えを渡す必要はない。

組合：記憶の喚起になる。後で聞かれた場合そのときに思い出することができる。

会社：事実がどうであったかしっかり報告することで書くものである。

組合：軽微な日報ですむものは必要はない。強要早めること。控えを本人に渡すこと。

見せしめ的な復帰教育はやめること！

組合：復帰教育は再発防止のためか。

会社：そうである。

組合：知識技能の一定レベルを習得するための教育か。

会社：そうである。

組合：運輸安全委員会の調査報告書の中に「日勤教育」があることから「日勤教育」はやりたくない気持ちから事実を隠したり、虚偽の報告をしてしまうことから新たな事故が起こる可能性があるとしている。

会社：西日本での「日勤教育」のことだと思うが、乗務させるためには一定程度の知識、技能を体得させる必要がある。

組合：教育と言うが、具体的な教育はしない。試験を行って、はい失格ですまた次ですと言うだけで、試験の答えは返ささない。教育もされない。

会社：自分の努力で不明な点は、勉強すること。

組合：自習は教育か。

会社：自習し習得することも教育である。不明なところがあれば職場で答える。

組合：反省文が毎日強要される。

会社：振り返るために反省文を書かせている。

組合：すり込みである。毎日反省文を書くと自分を追いつめてしまう。気が変になる。ミスした場合僕はポイントの教育のみとすべきである。

会社：ポイントも含めて教育をしてもらう。張り付いてやっているのか、放されてやっているのかは、個別のケースで違う。

組合：車両所の復帰教育で、7割で合格であるのにもかかわらず、100点を取らないと合格させないと過度のプレッシャーをかける。西日本のことは人ごとではない。

会社：個別のことは本部・本社間で議論することではないが、事実は確認をする。

組合：些細なミスに対しては、「日勤教育」は行わないこと。西日本を教訓とすること。

会社：必要な教育は行う。プレッシャーをあたえるためのものではない。

組合：必要な教育については対立だ。「日勤教育」・再教育はやめること。

毎年行われる「技能の確認」「知識の確認」 「応急処置の確認」はやめること！

組合：省令に基づいてとされている「技能の確認」「知識の確認」「応急処置の確認」は訓練や添乗で確認されている。省令で決められているのか。

会社：省令に基づき知識・技能の保有を確認する。

組合：省令は、知識技能を確かめてとなっている。

会社：確かめ方はJR各社で決めることである。

組合：確認かめ方として社内規程を作っていると主張するが、省令を上回るものである。東日本はJR東海までの確認は行っていない。

会社：省令にはどのように実施しなければならないとはないが、会社として規定を定めて1年に1回実施をしてきている。より安全を求めている。

組合：「技能の確認」「知識の確認」「応急処置の確認」と3回も実施する。乗務員はプレッシャーとなる。

会社：業務上必要なものは緊張感をもってもらうこともある。

組合：認識が違うプレッシャーである。回答を撤回すること。

特定の乗務員に添乗を重ねることはやめろ！

組合：特定の乗務員に対して添乗を重ねることはプレッシャーとなるのでやめること。

会社：添乗は必要なため実施している。

組合：指摘されたことで再度添乗すると緊張をしてしまう。添乗をされると舞い上がる人がいる。

会社：仕事が完璧にできれば舞い上がらない。

組合：そのようなことはない。舞い上がる人がいる。添乗がないときはしっかり仕事ができる。

会社：添乗してみないと分からない。知識、技能を高めてもらった人は添乗をしてもしっかり仕事をする。やるべきことはやってもらいたい。

組合：指摘をされ添乗が増えるとますますプレッシャーとなる。そして、指摘事項が積み重なりボーナスカットとなる。

会社：事故を防ぐために添乗をするので、ボーナスカットのために添乗するのではない。

組合：喚呼の間違いや遅れなど些細なこと指摘事項として上げないこと。

会社：喚呼の遅れがないように添乗している。

組合：指摘事項が増えれば、ますます舞い上がり、安全上問題だ。

会社：添乗をやめるつもりはない。

組合：添乗を重ねること自体問題だ。乗務員のプレッシャーとなり安全上問題だ。やめること。

乗務報告書に指摘事項記載の強要をやめること！

組合：乗務報告書への指摘事項などを記載しなければならないのか。

会社：注意喚起のために直してもらうために記入してもらう。

組合：書かなくても、直っていればいいことだ。

会社：個別のことである。議論はしない。

組合：書かないと大きな業務指示違反のスタンプが捺される。

会社：運輸所の方針としてやっていることである。

組合：乗務報告書に指摘事項の記載を強要することはやめること。