

業 務 速 報

NO. 996

2016. 7. 23

J R 東海労働組合

発行 小林 光昭

編集 加藤 光典

専任社員は賃金に見合った労働を！ 全職場にAEDの設置を！ リニアで政府介入は国鉄の二の舞だ！ 各申し入れに対する窓口による会社回答

7月21日、申第24号「専任社員に関する申し入れ」、申第25号「のぞみ38号の乗客による社員への傷害事件に関する申し入れ」、申第27号「新幹線東京車両所における救急事態発生と救命・救助体制に関する申し入れ」、申第2号「『リニア中央新幹線建設』報道に関する申し入れ」に対する会社からの回答がありました。

すべての申し入れについて、回答が遅いこと並びに労使協議を行わない会社に対して、本部はその労働組合軽視の姿勢に厳重に抗議しました。

申第24号 5月26日申し入れ

専任社員の雇用に関する申し入れ

5月13日、「東京地方裁判所は、定年後に再雇用されたトラック運転手3人が、定年前と同じ業務なのに賃金を下げられたのは違法だとして、定年前と同じ賃金を支払うよう勤務先の横浜市の運送会社に求めた裁判で、『業務の内容や責任が同じなのに賃金を下げるのは、労働契約法に反する』と認定し、定年前の賃金規定を適用して差額分を支払うよう命じた」旨、マスコミ報道がされた。

この判決は、これまでJ R 東海労働組合が会社に専任社員に関して申し入れてきた事項と極めて関連するものである。専任社員の雇用に関する協約では、「定年退職時に従事していた業務に従事するものとする」とされており、にもかかわらず、賃金をはじめとする労働条件は相当変えられている。まさにこの判決からすれば専任社員制度は違法の制度であると認識する。したがって下記の通り申し入れるのですみやかに団体交渉を開催し協議すること。

記

1. 今回の判決に対する会社の見解を明らかにすること。

2. J R 東海の専任社員制度は、あきらかに労働契約法20条に反している。このことについて会社の見解をあきらかにすること。

3. この間会社は、組合が申し入れた専任社員の労働条件の変更について、鉄道業の特性上難しいとしつつ、しかし法律が変われば労働条件を変えざるを得ないと答えている。法律に反する専任社員制度をすみやかに見直すこと。

【回答】

1. 他社の裁判に関する話であり、コメントすることはしない。

2. 当社の専任社員の労働条件は、期間の定めのない労働契約を締結している。労働者の労働条件と異なるが、職務の内容や配置の変更の範囲その他の事情を勘案すれば、不合理なものではない。

3. そのような考えはない。

組合：乗務員は、社員のとくと同じ仕事を専任社員で行っている。しかし賃金は半分以下である。これはあきらかに労働契約法に反している。

会社：東京地裁の判決は、その運送会社の問題に対するものであり、直接 J R 東海のそれとは違う。まして、過去には逆の判決が出されていることもある。

組合：法律違反が指摘されている。J R 東海の制度も違反していると考える。協約改定交渉時に改めて議論したい

会社：了解。

申第25号 5月26日申し入れ

のぞみ38号の乗客による社員への傷害事件に関する申し入れ

マスコミで、「16日午後6時過ぎ、博多発東京行きの上りの東海道新幹線のぞみ38号のデッキで、包丁を持った男に気付いた女性車掌が男を注意したところ、男が抵抗して暴れたため周りの乗客とともに取り押さえた。この際、女性車掌が顔などを打撲する軽傷を負ったが、乗客にけがはなかった。のぞみ号は掛川駅で臨時停車し男は警察に引き渡された。のぞみ号は14分間、掛川駅に臨時停車し、東京駅には13分遅れで到着した」旨16日に報道された。

報道では、車掌の注意により暴れた男を、周りの乗客と共に取り押さえ車掌は軽傷だったとなっている。しかし状況によっては命をも落としかねない重大な事件であったと認識する。今後の対策を策定するにあたり、乗務員と乗客の安全確保が何よりも重要であると考えます。したがって下記の通り申し入れるので、すみやかに労

使協議を開催すること。

記

1. 今回の事件の詳細について時系列をもって明らかにすること
2. 乗務員の被害状況について明らかにすること。
3. 今後の乗客の安全及び乗務員の安全を含めた再発防止対策を明らかにすること。

【回答】

1. 16:16 当該旅客が岡山駅から乗車。7号車大阪方デッキにて座り込み。
17:38 車掌長が当該旅客にお声がけするものの、反応なし（睡眠状態）。
18:09 車掌長が目覚めた当該旅客に声掛け。チケット押印。
18:12 当該旅客が刃物を鞆から取り出す。
18:13 通りがかった中乗り車掌が、当該旅客に対して刃物を預かる旨を声掛け。
18:15 中乗り車掌が当該旅客より刃物を1本預かる。
18:15 当該旅客が鞆から別の刃物を取り出し、刃先を向けて接近。
18:15 中乗り車掌が後ずさりして7号車客室に入り、座席2席目付近にて刃物を持った被疑者の手を抑え、協力旅客が当該旅客を取り押さえる。
18:28 38Aが掛川にて臨時停車。当該旅客を警察に引き渡す。
2. 中乗り車掌は右中指に包丁による裂傷を負った他、右頬や左首に引っかき傷を受賞した。車掌長、後部車掌は被害なし。
3. これまでも不審物や不審な行為に対する駅係員並びに乗務員への教育を実施してきたところであるが、今後もその充実を図っていく。なお今回は、車掌1人で対応して怪我を負うこととなったが、複数人での対応を基本とするものの徹底を図るとともに、便乗乗務員や出張中の社員等を最大限参集できるよう検討を進める。またすでに便乗運転士・車掌に対する車掌長への便乗報告をルール化したところであるが、不審物や不審な行為を発見したときの具体的対応方についても、ケーススタディ等を通じて対応力の向上を図っていきたい。

組合：中乗り車掌の怪我について、労災の揭示で確認した記憶がないが、中乗り車掌は労災となっているのか。

会社：地方で説明されていると思うが、労災はどうかは分からない。

組合：当該旅客は酒に酔っていたのか。

会社：そのようには確認していない。

組合：何かあったときに、窓口のあなたが列車に乗っていたときは、対応するのか。

会社：そうである。

組合：それこそ命にかかわることなので、改めて問題があれば申し入れを行う。

会社：了解。

申第27号 5月26日申し入れ

新幹線東京車両所における救急事態発生と救命・救助体勢に関する申し入れ

5月10日、新幹線東京車両所内において、SMT（新幹線メンテナンス東海株式会社）の作業員が作業中に倒れ、救急車を手配したがその後死亡する事態が発生した。また、4月にはSEK（新幹線エンジニアリング株式会社）においても同社社員が救急搬送され、その数日後亡くなった。

二つの事象について組合が確認したところ、救急車は手配されたが、通報のタイミングや救急車が東京車両所の門扉に到着してからの対応に問題があったとされている。当該の社員は、ともにJR東海の安全・安定輸送を支える関連会社の人たちであり、人命第一の立場から救命・救助については万全を期することが重要であると考え。したがって下記の通り申し入れるのですみやかに協議すること。

記

1. 5月10日のSMT社員死亡について、詳細な時系列を明らかにすること。
2. 4月にSEK社員が救急搬送された事象について、詳細な時系列を明らかにすること。
3. 車両所において、救急車の手配が発生した場合の急病人等への対応、救急隊員の誘導方法を明らかにすること。また、マニュアルがあれば明らかにすること。
4. 救急車が車両所の門扉に到着した場合、守衛の役割を明らかにすること。
5. JR東海内では「不測の事態」に対する現場教育が実施されているが、関連会社では教育指導がされているのか明らかにすること。

6. 今回の事象に対する会社の考え方を明らかにし、人命第一の考え方を基に、関連会社とともに迅速な救命・救急体制を確立すること。

【回答】

1. 時間経過については以下のとおり。
 - 22：55 該当社員は、車内消毒作業に入る。
 - 23：03 消毒担当の当該社員姿が見えないので、作業担当の班長2名が車内を搜索する。
 - 23：05 班長の1人が、車内で倒れている本人の姿を発見し、本人の容態を確認後関係個所に無線連絡する。
 - 23：12頃 現地に駆けつけた内勤管理者が容態を確認し関係個所へAEDの準備を伝える。
 - 23：15頃 119番通報による救急車の出動要請をかける。
 - 23：38頃 救急車が到着。
 - 23：44 救急隊員による応急処置が施され、その後救急車へ搬送される。
 - 23：55頃 救急車による病院への救急搬送開始。
 - 00：05 本人は、病院へ収容される。
2. 個別の事象であり明かにするつもりはない。
3. 必要に応じて箇所にマニュアルを作成し、有事の際にすぐに活用できるようにしている。内容については有事の際の連絡先、通報内容について記載されている。
4. 救急車を手配させた際には検修当直から守衛に連絡を入れておき、到着後速やかに入構できるように手配している。
5. 必要に応じて適切に対応していく。
6. 必要に応じて適切に対応していく。

組合：検修当直が守衛に連絡を入れているが、救急車は検修当直が手配するのか。関連会社の作業担当者が直接救急車を手配し、直接守衛に連絡した方が時間短縮にならないか。

会社：ここではどのような連絡手順なのか詳細が分からないが、この件については地方で説明していると思う。

組合：地方だけでは不十分なこともある。本社においてもしっかりと把握するべきだ。

組合：列車や駅にはAEDがあるが、職場にAEDがない。何かあったときに手遅れとなりかねない。そのことは把握されているのか。

会社：職場にはAEDがないのか。

組合：練習用のものしかない。本社にはあるのか。

会社：本物で練習したことがある。

組合：本社だけ設置されて、職場にはない。職場で働く社員などどうでもいい

のか。全職場に設置すべきだ。
会社：そのような要望があったと聞いておく。

申第2号 6月13日申し入れ

「リニア中央新幹線建設」報道に関する申し入れ

安倍首相は6月1日の記者会見で、リニア中央新幹線の大阪延伸の時期を従来計画の2045年度から前倒しする方針を表明した。マスコミは「政府とJR東海は最大8年間前倒しする方向で調整を進めており、成長戦略の目玉と財政リスクの低減の思惑が一致した形で、JR東海は財政投融资を受け入れる方向に転じた」などと報じている。

会社はリニア中央新幹線建設について、変更があればその都度労働組合に説明するとしてきた。しかし、今回マスコミが報道している内容について、会社から労働組合に一切の説明がない。これは会社の信義則違反である。

したがって下記の通り申し入れるので、早急に労使協議を開催すること。

記

1. マスコミは「政府とJR東海は、リニア中央新幹線の大阪延伸の時期を最大8年間前倒しする方向で調整を進めている」と報じているが、これが事実なのか明らかにすること。
2. マスコミは「大阪延伸前倒し」の根拠を「JR東海が財政投融资を受け入れる方向に転じたこと」などと報道している。会社はリニア中央新幹線について「財政状況の悪化を懸念し、先行開業時に抱える5兆円の債務を8年かけて大幅に減らした後、延伸工事に着手する方針」を掲げていた。つまり「資金は自前、財政リスクは時系列で解消」と主張してきたのである。この方針に変更があったのか明らかにすること。
3. マスコミ報道が事実とすれば、国から財政投融资によって低金利の資金が融資されることになるが、東京から大阪間の同時建設は短期間で莫大な建設費が必要となる。東京から大阪間建設の今後の資金計画、建設予算を明らかにすること。
4. 「公的資金が入ると国や自治体が主張を強め、工事に時間がかかる場合もある」「技術的に難易度が高い工事もあり、実際何年前倒しできるかは見通しが立たない部分がある」との指摘がある。これに対する会社の考えを明らかにすること。

5. マスコミは「成長戦略の目玉にしたい政権と財政リスクを低減したいＪＲ東海の思惑が一致した形で」と報じている。財政投融资は、国債の発行により債権者に負担を強いることになりかねない。

安倍首相の「成長戦略の目玉」という政治的な思惑にＪＲ東海・リニア中央新幹線が使われることは、「国鉄」が政治介入によって破産させられ、当時の職員の雇用不安を招いたことを想起する。

リニア中央新幹線への財政投融资の受け入れは、政治介入である。財政投融资の受け入れはやめること。

リニア中央新幹線建設を中止すること。

【回答】

当社は従来から申し上げている通り、名古屋、大阪間の早期開業は日本経済に大きく貢献すると考えており、「大阪まで早く実現したい」という思いは当社も同じである。政府からの具体的なご提案について、民間企業として「経営の自由、投資の自主性」が確保できること、さらには将来にわたって「健全経営」と「安定配当」が堅持できることを前提に検討させていただく。いずれにしても今は名古屋までの工事が始まったばかりであり、名古屋までの工事に全力を尽くすことが大阪までの早期開業につながると考えている。

組合：申し入れの回答になっていない。

会社：この間の考えと変わったことはない。

組合：国から借金するとは聞いていない。

会社：まだ決まったわけではない。

組合：マスコミでは受け入れる方向に転じたとなっている。

会社：マスコミがそのように書いているだけである。決まったわけではない。

組合：しかしそのような方向で検討しているのではないか。

会社：お金を借りる先が変わっても、経営の自由と投資の自主性の確保、健全経営が前提である。

組合：そのような甘い考えでは国鉄の二の舞となる。政府は必ず経営に口を出してくる。

会社：会社の姿勢は変わらない。

組合：この件も含めて、リニアそのものの建設についても協約改定交渉の中で議論していきたいと考えている。

会社：了解。