

Part 2

会社の安全配慮義務は履行されたのか!?

8月15日、近畿地方に台風7号上陸、翌日、東海地方に線状降水帯の通過により大幅なダイヤ乱れが発生しました。

前号（交差点No.685号）の続きの、台風7号における勤務の問題点を明らかにします!

【問題3 一貫性のない勤務の扱い】 【問題4 勤務終了後の休憩】

- ・《14日、台風前日のダブルトンボ（初日の東京往復）行路におけるの取扱い》
 - 東京から新大阪に帰着し、東京での1時間の休憩時間（労基法第34条8時間を超える労働時間の場合1時間の休憩時間を与えなければならない）に満たなかった時間を帰着後に居残りさせられた。
 - 14日の退出点呼後、翌日は新幹線計画運休のため、職場泊か、帰宅し、翌日勤務は無しで、労働時間7時間マイナスとした?(勤務認証不明?)
- ・《15日、台風当日のトンボ（東京日帰り、短回担当）行路におけるの取扱い》
 - 台風当日は、新幹線計画運休にてトンボ担当乗務員に年休か、年休申請しないなら当日出勤して出勤点呼と退出点呼を同時にして5分間の労働として、労働時間6時間55分マイナスとした。（5分の労働時間のために危険を冒してまでして出勤）
※危険を回避して改めて別の日に時季変更し5分の労働を指示すれば済む話です。
 - 5分の点呼のために出勤したのだから、職場で当日の労働時間まで待機する。このことは認めない（ノーワーク・ノーペイ）
 - また、自宅からの電話で7時間マイナスを申告は不参加扱い?
- ・《その他、台風当日泊行路におけるの取扱い》
 - 当日、泊勤務においては、自宅にいた乗務員には出勤を指示され、前号（交差点685号の問題2）で明らかにしましたが、乗務員回送は新大阪21時半頃の発車で東京に向かいました。朝、暴風、豪雨の中、出勤して20時近くまで職場で待機。

勤務それぞれで、一貫性が感じられない取扱いです。

共通して言えることは、新幹線の計画運休中なら、会社は、運転再開までは自宅待機として、社員の安全配慮義務を果たすべきだと考えます。実際、今回、関西新幹線サービス株式会社では、自宅待機（勤務認証休業）として危険を回避させています。

日本では、会社に対する忠誠心が評価される文化があり、明確な指示がなければ休みにくいところがあります。乗務員勤務の特性上、難しいところはあると思いますが、会社側が責任をもって明確に「安全の確保」が担保されるまで出勤させない決断をする必要があるのではないのでしょうか?