

業 務 速 報

NO.14

2011・11・15

東海労三重県協議会

発行 中西 健二

編集 御邊 尚久

職場で汗して働く者の声を無視！

不誠実な回答を繰り返す会社！

会社は、9月20日業務委員会において、突如、「紀伊長島駅の体制変更について」を提案してきました。東海労三重県協議会は、10月6日、申第8号で団体交渉を申し入れましたが、会社は付議事項にあたらなないとして団体交渉を拒否、11月15日業務委員会を開催しました。

【会社回答】

1. 紀伊長島駅の乗務員配置解消提案を撤回すること。
回答・そのような考えはない。
2. 紀伊長島駅の乗務員配置解消提案は、組合員の生活基盤を奪うものであり認められない。提案を撤回すること。
回答・そのような考えはない。尚、会社の業務機関は業務遂行上適切と考える箇所に配置する。社員の出身地や居住地に基づいて配置するものではない。又、仮に出身地や居住地に異なる配属となり通勤が不可能となった場合、社宅・寮等を提供している。
3. 紀伊長島駅の乗務員配置解消提案は、異常時の安全確保に逆行するものであり認められない。提案を撤回すること。
回答・異常時の安全確保に問題はなく提案を撤回する考えはない。
4. 紀伊長島駅の乗務員配置解消提案は、地域の活性化を阻害するものであり過疎化につながるものであるため認められない。提案を撤回すること。
回答・そのような考えはない。
5. 紀伊長島駅の乗務員配置解消提案は、紀勢線という専門性の高い特殊線区の技術継承を阻害するものであり認められない。提案を撤回すること。
回答・そのような考えはない。尚、紀勢線多気以南に乗務する上で必要な知識・技量は、安全安定輸送確保のために当該線区に特化して乗務させることが必要なほどでないと考えている。

6. 紀伊長島駅の乗務員配置解消提案が今年度の経営協議会並びに事業計画で提案しなかったことに対して説明すること。

回答・今回、成案を得たことから提案したものである。

7. 紀伊長島駅の乗務員配置解消提案の目的を明らかにすること。

回答・提案時の業務委員会で説明したとおりである。

8. 紀伊長島駅の乗務員配置を解消した場合、各運転職場における要員の増減を明らかにすること。

回答・別途提示する。

9. 紀伊長島駅の乗務員配置解消により、多くの遠距離通勤者が発生し、自動車通勤による通勤障害も発生する可能性が高くなると考える。遠距離通勤及び通勤障害に対する考え方を具体的に明らかにすること。

回答・社員の異動については、業務上の必要がある場合に会社が責任を持って行っているところである。居住地は社員の自由であるが、仮に出身地や居住地と異なる地区の配属となり通勤不可能となった場合には、社宅・寮等を提供している。通勤障害については今回の施策により特段扱いが変わるものではない。

10. 「三労委平成12年（不）第3号東海旅客鉄道事件」の三重県地方労働審判委員会で会社側証人は「運転職場で50歳以上の転勤はない」と証言している。今回の提案と明らかに矛盾している。50歳以上の転勤はやめること。

回答・そのような考えはない。尚、三労委においてそのような証言をした事実はない。

11. 駅移動者に対して、一定期間が経過した後元職場へ戻すという施策ができないことに対する見解を明らかにすること。

回答・駅移動者については、業務上の必要性に基づき各人の適正・能力を勘案しながら駅・車掌・運転士のいずれかの業務に従事させていくものであり必ずしも元職場に戻るものではない。

12. 仮に転勤が発生した場合、改めて希望地・希望職を調査し本人の希望を尊重すること。

回答・異動は業務上の必要に基づいて各人の適正・能力等を総合的に勘案して行うものであり必ずしも希望通りになるとは限らない。

【主なやりとり】

組合：回答を受けたが、冒頭に団交を開催しなかったことに抗議する。

会社：何に基づいて団交を申し入れたのか。

組合：極めて組合員の労働条件が変わること。転勤の問題だ。

会社：協約・協定に基づいて会社はしている。どの部分に該当するのですか。

組合：転勤である。

会社：転勤の基準に関することではない。

組合：三労委で元管理課長は50歳以上の転勤はないと証言している。基準でないのか。

会社：そのような事実はない。

組合：高齢になってから転勤させ新たに見知らぬ線区を乗務させるのは安全上問題である。50歳以上の乗務員が転勤した実績を示せ。

会社：個別の話はしない。

組合：当時（平成13年）のJR会社は、まだ温かみがあったということか。

会社：社員の異動については、業務上の必要がある場合に会社が責任を持って行う。

組合：2の項、社宅・寮等を提供とは単身赴任を認められた社員だけのことなのか。

会社：通勤不可能となった場合、社宅・寮等を提供している。

組合：通勤不可能の基準はあるのか。

会社：100km 2時間を目安にしている。

組合：35歳を超えたら寮を出なければならないと聞いている。社宅についても高齢者は3倍支払わなくてはならない。どの様に扱うのか。

会社：細部については、わからない。

組合：4の項、地元住民の方達と話しする機会があり、この問題を言ったら特急列車が停車しなくなるとか、非常に危惧されていた。

会社：地域の活性化は業務委員会で議論する内容ではない。

組合：地域の発展なくして鉄道の発展などありえない。

会社：一般論である。業務委員会の趣旨からはずれている。

組合：外れていない。前提は1の項の提案を撤回させるための議論だ。

会社：そのような考えはない。

組合：6の項、成案を得たことから提案したと回答されたが、何時、成案されたのか。

会社：会社は、業務の改善について常に検討している。成案が出来上がったことから提案した。

組合：来年度の事業計画で提案すればいい。

会社：労使間のルールに基づいて提案している。

組合：このような重要な事は事業計画で示すべきだ。労使間のルールに基づいてと言っているが、本部・本社間では提案されていない。一つの事業所廃止することを軽視している。

会社：労使間のルールに基づいてしている。本部・本社間のことは、この場で

議論しない。

組合：JR発足後、地域から運転職場が無くなった事実はあるのか。小規模の事業所だから軽視して突然、提案したのではないのか。

会社：提案にあたっては、ルールに基づいて提案している。

組合：職場で汗して働く者にとってこのようなやり方は、会社に不信感を抱かせる。自分の職場がなくなり先行き不透明な施策は、安全・安定輸送を担っている社員が動揺する。

会社：主張として伺っておく。

組合：7の項、業務委員会で説明した通りと回答されたが、紀伊長島を養成区にするとか乗務線区拡大し逆に大きくすれば問題はないのではないのか。

会社：そのような考えはない。

組合：9の項、通勤障害について特段扱いが変わるものではないと回答されたが、単身赴任者が自宅から出勤した場合、障害は認められるのか。

会社：ケースバイケースであるが、出勤が目的ならば認められる。

組合：11の項、制度自体がどんどん変わってしまつてつかみどころがないが、元職場が無くなった社員についてはどうなるのか。

会社：会社が責任を持って対処する。

組合：12の項、あらためて調査はしないのか。

会社：必要に応じて行う。

組合：全員対象なのか。

会社：必要に応じて行う。

組合：必要な社員、必要でない社員区別があるのか。

会社：調査するとなれば、全員します。

組合：居住地は社員の自由とか、通勤不可能な場合は、社宅・寮等を提供しているとか言っているが、管理者等が単身赴任になつても2～3年で地元に戻れるとか希望があるが、今回の施策は、定年退職まで単身赴任しなければならなくなる夢・希望を奪うものである。そういった方達の側に立って考えたことがあるのか。

会社：様々なことを検討した結果、提案した。

組合：会社は努力した者は報われるとか言っているが、紀伊長島駅は2年連続業務研究で全社大会に行っている。私たちも勤務変更・年休が出ないとか協力してきた。職場を無くされたら何も報われていないではないか。認めた訳ではないが、転勤となつた場合、伊勢・亀山運輸区の乗務員の勤務操配は適正にすること。以上 対立。

以上