

業務瓦版

2012年 2月15日

第 9 号

JR東海労新幹線地本
業 務 部

【特集：平成24年3月ダイヤ改正の取り組み】

「行路・交番の改善要求」で業務委員会開催！！

新幹線地本は「平成24年3月17日ダイヤ改正に伴う乗務員の行路・交番」に対して、一向に改善されていない従前からの改善要求に加えて今回の提案内容に関する具体的な改善要求を申し入れました。これについて2月6日に業務委員会を開催し、協議を行いました。

尚、今回は「申12号」と「申13号」について一括協議しました。会社回答と主な議論については以下の通りです。

私たちは奴隷ではない！！社員を人間扱いしろ！！

一方的な休日出勤はやめろ！ 休日出勤の早期解消を！

組合：来年度の休日出勤はどれくらいと見込んでいるのか。

会社：見込みは難しいが、今年度よりは悪くならないと考えている。

組合：乗務員養成は増えるのか。

会社：今年度とほぼ同じである。

組合：在来車掌からの養成はあるのか。

会社：1月で戻ったが、在来での需給の問題もあるためもう一度同じことをとは考えていない。

組合：最大限の努力と言うが、駅還流を見直すとか、その数を最小限にするとかはないのか。又、専任社員の採用については、希望者全員が採用されているかと言えばそうではない。更には専任社員の希望者もかなり少なくなってきた。そういうことをトータルに考えて努力しているのかが問われている。

会社：条件を曲げてまではできない。専任社員へ慰留する努力はやっている。

組合：専任社員の魅力がなくなっている。辞めていく人が多い。

会社：減っているという認識はない。

組合：そういう認識が問題だ。現実はそうはなっていない。

安全を考えて大交番制にしろ！

組合：大交番制にできないというが、何かデメリットがあるのか。

会社：予備月はたしかに自分のいつもの交番ではないものにあたることがあるのは事実だが、一方で交番月は習熟度が高まるなど得るメリットは多いと思う。

組合：小交番制で、同じ行路を月に二回は廻るが、前半と後半で事故やミスが発生率とかはどうなのか。

会社：はじめての行路および5～6回でというときもある。明確な傾向はない。

組合：ということは小交番制でも事故防止上のメリットはないということか。

会社：それがメリットがないと断定できることではない。

組合：組によって優劣をつけているという認識はあるのか。以前は「のぞみ」は「1組」だとかあったが。

会社：それは所毎のことだ。

組合：幹鉄事としてそのような認識がないなら、小交番制にするメリットはないはずだ。いつでも大交番制に戻せるはずだ。

会社：同じ行路に乗る方が習熟の面とかプラスが多い。身体で覚えるということもある。

基地での労働外時間は90分以内にしろ！

組合：労外が1時間半以上あるのはどれくらいと認識しているのか。

会社：基地での段落ちは、少しでも短くという要望があることは認識して作っている。

組合：列車が遅れた場合を考えて、できるだけ長くおくということはないのか。

会社：全体の拘束時間もあり、いろんな要素をバランスを見てやっている。

組合：バランスにも欠ける。例えば、東一運の4行路、22行路、東二運の104行路など。同じ行路内に2回も長時間の労働外時間が発生するなど異常である。

会社：異常とまでは思わない。

組合：異常だ。椅子に座って2時間40分を過ごすのは異常だ。リラックスもできない。

会社：リラックスしていると思うが。いたづらに長くとは思っていない。

組合：持ち換えればできるのではないのか。なぜ解消されないのか不思議だ。

会社：・・・。

車掌の出先での労働外時間は2時間以内にしろ！

組合：車掌は出先での労働外時間が3～4時間というものが依然としてある。これが効率的ということか。

会社：出面を増やせば色々やり方はあると思うが、効率性を追求した上で作るのが現状である。

組合：出面を増やして行路を作れば良いではないか。1103行路は4時間42分もある。これは日勤の半分が労働外時間で大阪にいるというもので、あまりにも酷い。

会社：限られた制約の中で効率性を追求して作成するということでやっている。

組合：何年続けているのか。どこの労働組合でも要求しているはずだ。全社員が言っている事なのになぜ会社は改善しないのか。何のメリットがあるのか。

会社：新たな行路を組むと出面が増え需給にあたってくる。そういう観点から効率的な行路をつくるという事は一つの命題として会社として考えている。

組合：必要な人工は増やすべきだ。

サービス労働をさせるな！

組合：車掌の準備時間が短いためサービス労働となっているのが現実である。会社はそのような認識はないのか。

会社：適正な時間内だと思っっている。

組合：業務に必要な時間は確保していると言うが、そこで言う業務の中身とは何か。

会社：乗務の準備ではないのか。

組合：だから、その準備の中身についてそれぞれ実測した時間を明らかにされたい。

会社：個別には持ち合わせていない。トータルで計測する。

組合：トータルでなく、掲示・点呼・端末機・団体確認などなど個々での実測はしていないのか。

会社：実測に基づいている。

組合：トータルではだめだ。掲示物の量によっても、時間帯によって点呼を受ける乗務員の多い少ないもあるし、具体的な実測時間を平均して何分と出すのが普通、当たり前ではないか。詳細を出すべきだ。出して貰わないと納得できない。皆30分以上のサービス労働をしている。

会社：・・・

組合：現場の社員に聞いたことはあるのか。

会社：問題あるとは思わない。

組合：次の勤務に備えて前の日から用意していることもある。端末も立ち上がるまで40秒はかかる。適切な時間を確保しているとは到底言えない。出勤時間を見れば分かるはずだ。一時間以上も前から出てきている。

会社：皆さん前もって出勤しているのは知っている。

組合：なぜ早く出てきていると思うのか。不測の事態に備えて努力しているのだ。自分たちで計測しないとだめということか。

会社：・・・

私たちは奴隷ではない！ ちゃんと食事をさせる！

組合：食事時間が30分以下というのが相当増えている。東一運では同じ行路で24分と26分と二回もある。東二運でいえば101行路と108行路が30

分以内だ。どこで食べれば良いのか。毎年要求しているが昨年よりも増えている。これは要求を無視しているということだ。夕食も朝飯も食べずに働けということを意味している。とんでもないことだ。飯も食わずに働けというのが会社の意思なのか。私たちは奴隷ではない！。

会社：あくまで40分を目指しているが職場を見れば多い少ないはある。

組合：ましてや19分しかないのは食べるなどということだ。概ね40分を目指しているなどとは思えない。運転士は特に食事とか体調管理に気を使っている。配慮がまったくない。

会社：・・・。

組合：なにか対策はないのか。

会社：効率性を考えると・・・。

組合：効率性を追求しすぎだ。行き過ぎだ。行路の半分は飯が食べない時分となっている。あまりにもひどすぎる。認められない。40分に配慮すること。

会社：・・・。

以上

尚、申し入れ内容と会社回答については別紙「申12号に対する回答」及び「申13号に対する回答」を参照してください。

安全で明るく働きやすい職場をつくるため声を出そう！

*私たち新幹線地本は職場の組合員・社員の声をもとに、安全で働きやすい労働条件及び職場環境の改善に向けて、今後も会社に申し入れを行い問題解決に向け協議していきます。問題点や要望事項等があればJR 東海労新幹線地本までお知らせ下さい。

////////////////////////////////////

JR東海労「幹地申第12号」に対する会社回答

< 「平成24年3月新幹線ダイヤ改正」に関する申し入れ（2011.12.21付） >

1. 「平成24年3月新幹線ダイヤ改正」に伴う「乗務員の行路交番」の作成においては、以下について改善すること。

(1) 運転士の小交番制はサービスの向上・業務の習熟・安全安定輸送等に繋がらず、責任事故や取扱い誤りを誘発しているため大交番制とすること。

【会社回答】 行路・交番は、就業規則等に基づき作成している。

(2) 車掌の日勤行路における出先地での労働外時間は2時間以内とすること。

【会社回答】 行路・交番は、就業規則等に基づき作成している。

(3) 運転士行路で車両所の入出庫における労働外時間は1時間30分以内とすること。

【会社回答】 行路・交番は、就業規則等に基づき作成している。

(4) 泊地の出先点呼時刻の20分間で設定されている起床時刻について、移動時間を考慮して品川9分、静岡13分がプラスされているが、徒歩時間として労働時間にすること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(5) 「のぞみ」停車駅の停車時分は1分以上確保すること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(6) 熱海駅の停車時分は全て1分にすること。

【会社回答】 現状で対応されたい。

(7) AB廻しの折返し時分は12分を確保すること。

【会社回答】 AB廻しの折り返し時分は、編成長等により適切に設定している。

(8) 行路票が2枚になるような行路形態はやめること。

【会社回答】 行路は、列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に労働時間や列車種別、出先地など多くの要素を踏まえて作成している。

(9) 食事時間は最低でも30分以上確保すること。

【会社回答】 食事時間を概ね40分を目安に取得出来るよう配慮するが、やむを得ない場合は、これによらないことがある。

(10) 東京～新大阪の一丁半行路はやめること。

【会社回答】 行路は、列車ダイヤ及び就業規則等に基づくと共に労働時間や列車種別、出先地など多くの要素を踏まえて作成している。

(11) 運転士の交番順序において、起床時刻の4時台が連続する順序やめること。

【会社回答】 行路・交番は、就業規則等に基づき作成している。

(12) 訓練指定は行路内容を考慮し、労働時間の長いW行路等に指定しないこと。さらに勤務前、勤務終了の待ち時間を1時間以内とすること。

【会社回答】 訓練は、訓練実施可能な行路に指定している。

2. ダイヤ改正に伴う周知事項は掲示及び配布資料で周知すること。

【会社回答】 今後も適切な方法で周知を行っていく。

以上

////////////////////////////////////
JR東海労「幹地申第13号」に対する会社回答

< 「平成24年3月17日新幹線ダイヤ改正に伴う行路・交番」
に関する申し入れ（2012.1.20付） >

1. 要員関係について

(1) 休日勤務解消のための要員確保の考え方及び具体的な施策を明らかにすること。

【会社回答】 休日出勤の早期解消というスタンスに変わりはなく、引き続き最大限の車掌・運転士養成、専任社員の積極的活用、効率的な行路の作成など最大限の努力をしていく。

(2) 休日勤務を指定する場合は、本人の承諾を得ること。

【会社回答】 そのような考えはない。

2. 行路・交番関係について

(1) 運転士の小交番制はサービスの向上・業務の習熟・安全安定輸送等に繋がらず、責任事故や取扱い誤りを誘発しているため大交番制とすること。

【会社回答】 行路・交番は、就業規則等に基づき作成している。

(2) 運転士行路で車両所の入出庫における労働外時間は1時間30分以内とすること。

【会社回答】 行路・交番は、就業規則等に基づき作成している。

(3) 車掌の日勤行路における出先地での労働外時間が3時間から4時間というものがあり改善されていない。よって、出先地での労働外時間は2時間以内とすること。

【会社回答】 行路・交番は、就業規則等に基づき作成している。

(4) 車掌の出勤後の準備時間が少なく、30分以上前に出勤しているのが現状である。これはサービス労働と認識する。よって、準備時間を現行より10分付加すること。

【会社回答】 業務に必要な準備時間は、確保している。

(5) 泊地の出先点呼時刻の20分前で設定されている起床時刻について、移動時間を考慮して品川9分、静岡13分プラスされているが、徒歩時間として労働時間にすること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(6) AB廻しの折り返し時分が10～11分（東一輪の16行路、東二輪の111行路、116行路、123行路、名輪の215行路）と僅少の行路があるので12分を確保すること。

【会社回答】 AB廻しの折り返し時分は編成長等により適切に設定している。

(7) 食事時間帯の労働外時間が30分未満の行路が多数あるので、これを30分以上確保すること。

【会社回答】 食事時間は概ね40分を目安に取得出来るよう配慮するが、やむを得ない場合は、これによらないことがある。

(8) 訓練指定は行路内容を考慮し勤務前、勤務終了後の待ち時間を1時間以内とすること。

【会社回答】 訓練は、訓練実施可能な行路に指定している。

(9) 指導科訓練、営業科訓練での試験はやめること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(10) 予備勤務者の休日発表を交番指定者と同じく、前月の10日に発表すること。

【会社回答】 そのような考えはない。

(11) 予備月の公休・特休の付与は、交番の休みパターンに準じて付与すること。変更する場合はあらかじめ本人に通告すること。

【会社回答】 勤務指定は、就業規則等に基づき行っている。

(12) 予備月で休日後の出勤は8時30分以降の行路を指定すること。

【会社回答】 勤務指定は、就業規則等に基づき行っている。

(13) 運転士、車掌の交番指定パターンについて明らかにすること。又、東京第二運輸所の車掌交番順序表7組は交番として指定するのか明らかにすること。

【会社回答】 交番指定は、各運輸所の要員、担当行路数等を総合的に検討し、交番月と予備月を組み合わせて所毎にもっともふさわしいパターンを設定している。

(*注:「東京第二運輸所の車掌交番順序表7組は交番として指定するのか明らかにすること。」については、「7組」は「枠外」の間違い、誤植であると窓口で説明及び差し替えを受領済みにつき回答は無し)

(14) 車掌の日勤行路の前訓練指定はやめること。

【会社回答】 訓練は、訓練実施可能な行路に指定している。

3. 出勤予備について

(1) 運転士の予備勤務指定後の勤務変更は運転士行路に充当すること。

【会社回答】 勤務指定は、就業規則等に基づき行っている。

(2) 運転士の予備勤務指定は公平に指定すること。

【会社回答】 勤務指定は、就業規則等に基づき行っている。

4. その他

(1) 日勤勤務が連続する場合(居流し行路)は、寢室を確保すること。

【会社回答】 寢室数の制約はあるが個別に申し出られたい。

(2) 乗務点呼時に不必要な試問はやめること。

【会社回答】 今後も必要に応じて試問を行なう。

(3) ダイヤ改正に伴う周知事項は掲示及び配布資料で周知すること。

【会社回答】 今後も適切な方法で周知を行っていく。

(4) 規程類、ブロック図などの訂正が発生した時は労働時間を付与すること。

【会社回答】 そのような考えはない。

以 上