

業 務 瓦 版

2019年11月20日

第 34 号

J R 東海 労新 幹線 地本
業 務 部

台風15号および19号接近に伴う車両所の対応 に関する団体交渉の申し入れ！

新幹線地本は11月7日に「台風15号および19号接近に伴う車両所の対応に関する団体交渉の申し入れ」（幹地申第9号）を提出しました。しかし、会社は11月12日の窓口折衝において、幹地申第8号と同様に団体交渉ではなく業務委員会で協議したいということをはっきりとしました。

会社は「団交の付議事項に当たらないため団交とはならない。しかし、説明する必要があると認識するため業務委員会を開催したい。」というものでした。

組合は「制度、勤務、賃金、安全など、労働条件に関わる重要な内容であり、団体交渉で協議すべきである。」と団交開催を強く求めました。また、義務的団交についても言及しましたが、会社はあくまで団交事項ではないとして対立しました。

組合は、申し入れ内容の重要性に鑑み協議は必要であると判断し、団交拒否に抗議し業務委員会開催を決めました。業務委員会開催日は12月13日となりました。申し入れ内容は以下の通りです。

《 申し入れ内容 》

J R 東海 労幹 地申 第 9 号

台風15号および19号接近に伴う車両所の対応に関する団体交渉の申し入れ

9月9日の台風15号および、10月12日の台風19号接近における、東京車両所（交番検査、修繕、仕業）の対応について、勤務、賃金、安全衛生や安全への配慮など多くの問題が発生している。従って、下記の通り申し入れるので団体交渉を開催すること。

記

I. 台風15号における問題点について

1. 東京交番検査車両所において、台風15号が接近した9月9日（月）の交番検査は、交番検査を施行する全47名の出面を揃えることができず（出社社員数が48名も、担務の関係でユニットB担当が不足）、A交のX61編成について二部のユニットB担当が一人2両持ち（通常業務では一人1両持ち）で交番検査を施行する結果となったということである。このことは所内誌「おおい」10月号においても明らか

にされている。

自然災害とはいえ、このような対応については問題があると認識するため、以下について明らかにすること。

- ① 安全最優先で考えるならば、必要要員が揃うまで施工せず待機すべきである。なぜ無理に施工させたのか会社の考えについて明らかにすること。
- ② マニュアルにもない2両持ちの交検施行について、いつ、誰が判断したのか明らかにすること。
- ③ 2両持ちの交検を経験したことのないB担当も多数いたが、安全上問題である。会社の認識について明らかにすること。
- ④ 1日2編成または、1編成しか施工できなかった場合は、運用調整日に施工するように運用調整すべきである。会社の認識について明らかにすること。
- ⑤ A交で2両持ちの社員が、その後のP交・E交も担当した社員もいる。結果としてひとりで1日4両を検査している。その疲労や負担から、集中力の欠如を招くおそれがあり、安全面や労災防止の観点からも問題である。会社の認識について明らかにすること。

2. 東交両の所内誌「おおい」10月号（所長の記事）には、『朝9時の始業点呼までに多くの社員が出勤できなかった理由として、（中略）職場からの前泊懲憑が全員に行きわたらず、また遅い時間になったことなどから、各々が厳しい判断を迫られたことと思います。その中、自主的な判断等により、計35名の方が前泊、4名の方が自己の判断で品川駅近辺にホテル泊され、当日を迎えられました』とも記載されている。

このような現場長の認識には問題があるといえるため、以下について明らかにすること。

- ① 自己の判断でホテルに宿泊して出勤した社員の宿泊代は支払われたのかどうか明らかにすること。
- ② 『前泊懲憑』との表現であるが、管理者から言われれば『指示』と捉えるのが若手社員の現実である。会社は、そのような認識はあるのかどうか明らかにすること。
- ③ 更に、所内誌及び点呼での所長訓示では、『同じ交番検査を施行する SEK 交検職場は、当日の朝8時30分の時点で所定の出面を揃えて交番検査を施行されています。JRの出面が揃わなかった事実、SEKの出面が揃った事実を比較した際、我々にはまだまだ改善・努力すべき点があります』と言っている。ここまで言われるとけっして『懲憑』とは受け取りえない。『懲憑』と表現しているのは詭弁であり「指示」と受け止めるのが社員の一般的な感覚である。このような「前泊」が当たり前で、「通勤災害」を認めないとの恫喝とも取れるような姿勢は改めること。

II. 台風19号における問題点について（以下日付のみは10月を表す）

1. 10月11日から13日にかけて発生した、各車両所における勤務変更は労基法第33条に基づくものか明らかにすること。

2. 通勤手段が計画運休等により「最善の手段で来てくれ」と言われ、通勤ルートをと

変更したことにより自己負担した経費については会社が全て負担したのか明らかにすること。

3. 修繕車両所において、12日の日勤と夜出の勤務者に対して「年休」として休ませたが、本来は「災害休暇」とであると認識するが、会社の見解について明らかにすること。
4. 仕業検査車両所において、12日の休日が急遽勤務変更になり、連続勤務となったというケースがある。また、中には職場に3泊した社員もいた。このような場合、疲労を軽減するためホテルを確保するなど最大限の配慮をするべきである。会社の認識について明らかにすること。
5. 12日の20時45分頃、第一検修庫・第二検修庫が架線停電となった。この停電の原因と対策について明らかにすること。
6. 通勤バスは今回初めて計画運休を行った。しかし、12日の日勤者が帰宅可能だった路線が運行していたにもかかわらず通勤バスが運休していたため帰宅できなかったというケースがあった。このような場合の対応について検討するべきである。会社の考えについて明らかにすること。
7. 社員食堂において、12日の夜に営業時間であるにもかかわらず、ご飯（白米）が無くなり、利用できなかったという事象があった。このことについて会社としての認識と今後の対策について明らかにすること。

以上

*** 私たちJR東海労新幹線地本は、安全で安心して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。**