

# 地本業務ニュース

## JR 東海労・静岡地方本部

NO. 9 2020年5月28日 発行者：JR東海労静岡地方本部 半場弘恭

「『申第8号』規程の訂正時間の団体交渉の開催について」会社回答

### 規程の訂正時間団交拒否！

規程の訂正時間は労働条件の基準だ！

折返し加算時間での訂正は不安全だ！

5月27日10時より支社にて幹事間による「『申第8号』規程の訂正時間について団体交渉の開催について」会社回答があり議論をしました。冒頭、会社は「規程の訂正時間についての団体交渉開催については労働協約39条の団体交渉事項に該当しないので開催しない」と団交を拒否しました。また、「2月28日苦情処理会議、3月17日中央苦情処理会議で繰り返しているが改めて幹事間で説明をする」と言いました。労働条件の基準に対する事項であるのにも関わらず団交拒否をしたことは協約違反です。また、労働組合の申し入れに対する交渉の場と、組合員個人の苦情の処理の場を混同したはなはだしい発言です。

会社は、規程の訂正時間は折返し時間に加算された5分～10分を貯めておいて、どこかで直せという主張でした。時間を貯めることは机上の話です。計算上の時間の主張と対立し、乗務員の負担が減るように準備室に規定の訂正済みを配置するよう要求しました。

これまで規程の訂正確認で指導に出向いていた5分程の超勤対象の時間について会社は問題をはぐらかし、認めようとしませんでした。尚、沼津運輸区で現場管理者が、「手待ち時間で訂正」と説明したことに対し「付加時間」として説明したと言いつきをし、訂正しました。

以下、申し入れ内容と会社回答です。

1. 会社は、規程の訂正が、手待ち時間でできるとしているが、出勤点呼から列車乗務または車両の出区準備等の準備報告時間において手待ち時間はなく、規程の訂正は困難である。規程の訂正ができるという根拠を説明すること。

回答：乗務員勤務は始業時の準備報告時間において決められた作業が終了と所定労働時間が毎勤務ごとに発生している。又、列車の遅延等に対応するため

行き先地において折返し加算時間を設けている。規程類の訂正作業は準備報告時間について定められた就業規則 88 条第 1 号（ア）に規定されている携帯品の整備に該当し、当該時間に行うべきものだが、仮にその時間内で間に合わなかったとしても折り返し加算時間で作業を行うことが出来るので、所定労働時間の範囲で十分対応可能である。従って、所定労働時間を超えた作業を要する指示をしていない場合は超過勤務対応とならない。

2. 会社は、2019 年の本部本社間の団体交渉において組合が「規程の訂正は手待ち時間で訂正をするのか」との質問に対し、「そのとおりである」と答えた。また、沼津運輸区では、「付加時間でしてもらおう」と組合員に説明した。しかし、就業規則には一切そのようなことは記載されていない。どのような規則に基づいて説明したのか明らかにすること。

回答：乗務員勤務は始業時の準備報告時間において決められた作業が終了と所定労働時間が毎勤務ごとに発生している。又、列車の遅延等に対応するため行き先地において折返し加算時間を設けている。規程類の訂正作業は準備報告時間について定められた就業規則 88 条第 1 号（ア）に規定されている携帯品の整備に該当し、当該時間に行うべきものだが、仮にその時間内で間に合わなかったとしても折り返し加算時間で作業を行うことが出来るので、所定労働時間の範囲で十分対応可能である。従って、所定労働時間を超えた作業を要する指示をしていない場合は超過勤務対応ともならない。従前より考えは変えておらず毎勤務ごと発生する作業する余り時間の積み重ねで十分対応が可能であることには変わりはない。尚、沼津運輸区における説明において手待ち時間の一例として折返し加算時間を誤って説明し、付加時間として説明したものであり訂正する。

3. 折返し時間において規程の訂正をするとした場合、本来の折返し時間の目的を逸脱した安全軽視の会社の一方的解釈である。規程の訂正は、訓練時間で行うか、施行日に間に合わない場合は、規程の訂正に要した時間を組合員の申告に基づいて超過勤務として整理すること。

回答：乗務員勤務における折返し加算時間とは就業規則第 89 条第 2 号に規定しているとおりに列車の遅延等に対応するため行先地において本線乗務後の折返し時間に 5 分～10 分の加算をするものである。列車の遅延等が発生しなかった場合であったとしても折返し加算時間として設けている。5 分～10 分の時間は乗務員が会社の指揮命令下にある労働時間であり、この時間内において指示されている規程類の訂正という業務を行うことが安全軽視という指摘にはならない。1. に対する回答で申し上げた通り規程類の訂正は所定の労働時間の範囲で十分対応可能である。従って、全ての訂正作業を訓練時間の中で実施する考えはない。また、所定労働時間を要していない場合は、超過勤務対応ともならない。

4. 会社は、沼津運輸区、静岡運輸区、浜松運輸区の規程訂正掲示に、規程の訂正確認は訓練で行うとしているが、訓練で行うこととした理由を明らかにすること。

回答：規程類の訂正内容の確認を訓練時間内に行う事で全ての乗務員に対してより確実な確認を実施するためである。

5. 過去に遡り、規程の訂正確認に要した時間の未払い賃金を支払うこと。

回答：どのようなケースであろうと所定労働時間を超えた作業を要する場合は超過勤務とする方針は変わらない。事実があれば適切に対応する。

## 《主な議論》

### 時間を貯めることは机上計算！

組合：会社は、毎勤務ごと発生する時間の積み重ねというが、机上計算である。乗務員は毎乗務ごとに行先地が違ったり詰所の環境も違う。次作業や出場時刻を気にしながら乗務カバンから規程類を取り出し規程の訂正をすれば、場合によっては一度に出来ず、持ち越しとなる。規程類を自区や行先地の詰所の机に置いておくわけにはいかない。

会社：5分～10分の時間は乗務員が会社の指揮命令下にある労働時間であり、この時間内において指示されている規程類の訂正という業務を行うこと。そのことが安全軽視という指摘にはならない。

組合：運転中は「他事を考えない、運転に集中する」ように努めているが突然他事が浮かぶ事がある。規程の訂正についてもあり得ることであり気持ちの切り替えなどうまく出来ない乗務員は負担に思っている。不安全である。各運輸区で規程の訂正の掲示だけでなく訂正済みの規程を配置すべきである。訂正箇所の見本があれば準備時間内で訂正が可能になることもある。僅少で訂正が出来なくとも準備だけは出来るはずである。徐行箇所の確認のため、徐行一覧表横に線路図が置かれている。これは各自のカバンから線路図の出し入れの時間を省き負担を減らすことができる。規程の訂正の見本を掲出すること。

### これまでの規程の訂正確認は超勤とすること！

組合：これまでほとんどの乗務員が規程の訂正の確認を終了点呼後に指導に出向き対面で訂正内容の確認を行っていた。そのため5分程の超勤申請をしていた。訓練時間での流れ作業的な確認よりこれまで通りのマンツーマンでの確認の方が確実ではないのか。

会社：繰り返すが規程類の訂正内容の確認を訓練時間内に行う事で全ての乗務員に対してより確実な確認を実施するためである。

組合：過去に教育期間と規程の訂正が重なった事例があったが、教育中には規程の訂正の指示はしないのか。

会社：再教育中に業務指示としていなかった。

組合：長期に乗務していない場合、規程の訂正に1日あるのか。

会社：産休等休職後の復帰で教育中1日あてている。

以 上

**会社の回答は現実の作業と全く合わない矛盾に満ちたものであり、「(時間僅少な準備報告時間や折り返し加算時間で)規程類の訂正という業務を行うこと。そのことが安全軽視という指摘にはならない。」とも回答しました。会社は、日夜安全確保のために苦勞している乗務員の仕事を、軽視しているのかが明らかになりました。更に、問題点を明らかにし解決に向けて取組んでいきます！**

