

J R 東海労申第 1 4 号
2 0 1 9 年 1 0 月 2 4 日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 金子 慎 殿

J R 東海労働組合
中央執行委員長 木下 和樹

台風 1 9 号接近に伴う計画運休実施に関する申し入れ

1 0 月 1 2 日、台風 1 9 号接近に伴い、J R 東海管内に留まらず J R 他社や関東地方の多くの私鉄各線で計画運休が実施された。今回の計画運休実施に関して、勤務、賃金、安全衛生等の面で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

1. 計画運休を会社として決定した日時を明らかにすること。
2. 計画運休実施に伴い、労働基準法第 3 3 条に基づく行政官庁の許可による時間外労働あるいは休日労働が発生したのか、明らかにすること。
3. 就業規則第 9 3 条の「災害時等」の意義を明らかにすること。
4. 現場の管理者が「ノーペイ」という言葉を使っているが、どのような意味で使っているのか明らかにすること。
5. 乗務員については、就業規則第 9 3 条（災害時の勤務）が適用されたと考えるが会社の見解を明らかにすること。
6. 計画運休のため 2 泊勤務になることを出勤してからの通知では準備が出来ない。従って会社が食事等の手配をすることや、当該乗務員個別に通知するべきである。見解を明らかにすること。
7. 猛烈な雨が降っているのに「何が何でも出勤せよ」と管理者が社員に強要した事実がある。この行為は社員の安全を全く考えてない指示である。会社の見解を明らかにすること。
8. 1 2 日の出勤時刻を 2 1 時に変更された乗務員に対し、「交通機関が動いてい

るうちに出勤せよ」というのは指示なのか、明らかにすること。この場合、結果として出勤できなかった場合の勤務認証を明らかにすること。

9. 10月11日出勤の新幹線乗務委員の多くが出先地で2泊を強いられたが、これを回避する手段を取らなかった理由を明らかにすること。
10. 在来線乗務員で2泊勤務を強いられた乗務員は発生したのか、明らかにすること。発生したのであれば回避する手段を取らなかった理由を明らかにすること。
11. 11日に出勤（泊勤務）した社員が11日のうちに勤務終了した場合、12日の勤務認証を明らかにすること。
12. 12日が勤務アケの社員が所定時刻より早く勤務終了となった場合の労働時間の考え方を明らかにすること。
13. 12日に出勤の新幹線乗務員が所定に出勤したところ「労働時間ゼロの勤務」と通告され、すぐに退出したというケースがある。このような取り扱いは就業規則の何条に基づき指定したのか、明らかにすること。
14. 「13.」に関して、出勤させておいて「労働時間がゼロ」ということはあり得ないと考える。会社の考えを明らかにすること。
15. 12日に出先地で24時間拘束された乗務員の勤務認証（労働時間の考え方）を明らかにすること。
16. 「15.」に関して、会社の都合で拘束しているのである。労働日で労働時間がゼロなどということはない。待機あるいは業務を指定するべきである。見解を明らかにすること。
17. 12日に帰着できず公休日の13日まで勤務した乗務員が発生した。現場管理者は当該乗務員の勤務終了後、「13日は休日勤務である」と述べているが、所定に出勤した後に休日勤務が指定できるのか、明らかにすること。またその就業規則上の根拠を明らかにすること。

以上