

〒145-0031 東京都品川区西五反田3-2-13
目黒さつきビル3階

TEL 03-6303-9134 FAX 5487-7844
Eメール jrroukairou@yahoo.co.jp

J R 東 海 労 働 組 合

発行人 小林 光昭
編集人 高山 浩

2017年
9月1日
第390号



http://www.geocities.jp/jrroukairou/

新幹線車内業務の見直し・東海道本線の駅無人化反対！ リニア建設のために乗客の安全性・利便性が犠牲に！ 統一ビラ配布行動・集会を開催！



新幹線車内業務の見直し、東海道本線の駅無人化は、安全性や利便性を損なうとして8月29日、4地本で統一ビラ配布行動を展開しました。



新幹線地本は品川駅、静岡地本と名古屋地本は合同で金山駅、新幹線関西地本は新大阪駅でそれぞれ行い、多くのビラを配り、住民やJR利用者

に問題点を訴えました。ビラ配布後は、それぞれ集約集会を開催し、最後まで闘うことを意思統一しました。



【写真】
上段：新幹線地本、中段：静岡地本・名古屋地本合同、下段：新幹線関西地本

盗 犯 共謀罪が施行されてから2ヶ月弱。共謀罪は、犯罪を計画した段階で罰せられる。犯行の計画はどのよう
に察知するかといえ、盗聴によってである。現在の通信傍受法は、犯罪対象が制限されているため、法改正で対象を拡大しようとする動きがあるという。スマホのGPSを使った捜査も導入されようとしている。会話もメールも居場所も筒抜けだ。対象者は国民である▼世界90ヶ国の法律家組織する国際民主法律家協会は、共謀罪が成立した6月15日に抗議声明を発した。協会は、共謀罪で冤罪がつけられることを懸念している。冤罪を正当化するために共謀罪をつくった、との見解を示す専門家もいる▼共謀罪と同質の治安維持法は、何も罪のない国民を苦しめた。貧しい生徒に鉛筆をあげた先生が反社会的な思想を広げようとしたとされた、星を見ていたら敵機の誘導と見なされスパイ容疑、かまどの焚き付けに新聞紙を使うと証拠隠滅の容疑、これはほんの一例。デッチ上げようとすれば何でも有りだ▼安倍政権は戦争に反対する人から共謀罪で弾圧しようとしている。共謀罪は戦争をするための最終的な準備といえる。共謀罪は廃法にしなければならぬ。

新幹線の車内業務見直しに関して

3 労組に「お願い」を持参

本部は8月8日、新幹線の車内業務見直しに関して、JR東海ユニオンと国労に、「お客様・乗務員の安全確保及び働きやすい職場確保に向けた話し合いのお願い」を持参しました。このお願いは、労働組合の枠を越えて話し合いを求めたものです。

ドア扱いを行うとしていますが、運転士は安全のために運転に集中する必要があります。運転士がドア扱いを行うべきではないと考えます。

2015年6月30日に発生した「のぞみ225号」における列車火災事故の様な異常時が発生した場合、パーサーも異常時対応を行わなければならないと、日常訓練を受けていないパーサーは、異常時対応が適切に出来るか不安であるという意見が出されています。お客様・乗務員の安全確保の観点から、JR東海からの出向はやめるべきと考えます。

国労は受け取りました。JR東海ユニオンは受け取りを拒みました。改めて「お願い」を郵送しましたが、「受取拒否」で返信されました。「お願い」の内容は以下の通りです。

1. 車掌業務について
自由席改札は、現行でも業務量が多いため、2人では対応できないのが現状です。自由席改札は無くすべきと考えます。

2. 運転士業務について
①クルー化により、運転士行路は大幅な労働強化になります。「1丁半行路」が作成される恐れがあります。また、休養時間が削減され健康や安全にも影響が出てくるのは明らかです。車掌・運転士のクルー化をやめるべきと考えます。

2. 運転士業務について
①クルー化により、運転士行路は大幅な労働強化になります。「1丁半行路」が作成される恐れがあります。また、休養時間が削減され健康や安全にも影響が出てくるのは明らかです。車掌・運転士のクルー化をやめるべきと考えます。

3. JR東海ユニオンへの出向について
①JR東海ユニオンへの出向は、パーサー要員の確保が目的化していることが伺われます。パーサーの要員確保は、JR東海の問題であるので、JR東海からの出向はやめるべきと考えます。

②①でやむを得ず要員確保が困難な場合、出向は希望者を募集して行くべきと考えます。また、出向者には丁寧な説明が必要で、本人の承諾無しの出向はやめるべきと考えます。

3. JR東海ユニオンへの出向について
①JR東海ユニオンへの出向は、パーサー要員の確保が目的化していることが伺われます。パーサーの要員確保は、JR東海の問題であるので、JR東海からの出向はやめるべきと考えます。

②①でやむを得ず要員確保が困難な場合、出向は希望者を募集して行くべきと考えます。また、出向者には丁寧な説明が必要で、本人の承諾無しの出向はやめるべきと考えます。

③出向の期間、復帰後の職種については個別で対応する方向でいます。出向期間はルールを決めて、復帰後は元職場にすることを明確化するべきと考えます。

4. JR東海ユニオンへの業務委託について
①「こだま」の乗り組みは、提示されたものは変更する必要は無く、現行通りとするのが望ましいと考えます。「こだま」

の乗り組みは現行のままとするべきと考えます。

②2015年6月30日に発生した「のぞみ225号」における列車火災事故の様な異常時が発生した場合、パーサーも異常時対応を行わなければならないと、日常訓練を受けていないパーサーは、異常時対応が適切に出来るか不安であるという意見が出されています。お客様・乗務員の安全確保の観点から、JR東海からの出向はやめるべきと考えます。

②異常時における業務委託は、「何かあった場合」の責任が問われます。異常時における取り扱いについて意見交換をしたいと考えております。

③JR東海パッセンジャーズは、離職率が高く、慢性的要員不足で休日出勤が頻繁であると聞いています。入社する人材の確保や要員不足解消に向けた意見交換をしたいと考えております。

これ以上過酷な超勤はやめよ！

36協定の年間上限を延長する

特別条項について申し入れ

会社はJR東海ユニオンに対して、現在締結している「労働基準法第36条の規定に基づく時間外及び休日の労働に関する協定」(「36協定」)について、年間上限に対する特別条項を設定することを提案しました(「勤労情報No.7」参照)。本部は8月23日、会社が果たすべき人員配置を行うこととなく時間外労働時間の延長で解決しようとする姿勢は許せないとして、「36協定の年間上限を延長する特別条項の提案に関する申し入れ」(「申第13号」)を提出しました。

②「昨年10月以降の超勤状況を確認したところ、複数の職場において36協定の年間上限(360時間)を上回る可能性があることが判明した」とのことであるが、具体的な職場と時間外労働時間の実態を明らかにする

①会社は「これまでも、効率的な業務運営体制の構築と併せて、労働時間管理の重要性を認識し、労働時間の適正管理について指導してきたところである」としているが、結果的に適正な管理ができなかった。その原因を具体的に明らかにするこ

と。

【解説】労基法36条(36協定)
使用者(会社)は労働者を1日8時間・1週間40時間を超えて労働させることは原則禁止されています(労働基準法32条)。ただし、使用者と労働者の代表(労働組合)が協定を結び、それ以上の労働(残業)が認められています(労働基準法36条)。その労使協定が36協定です。しかし、残業は1ヶ月45時間、1年360時間の制限があります。使用が36にそれ以上の残業を行うことができ、実質「抜け道」にされています。使用は処罰されません。

また発生した浜工での脱線事故 再発防止に向け申し入れ！

8月8日16時45分頃、浜松市中区のJR東海浜松工場内を走行中の新幹線車両が脱線しました。この影響で市道と交差する踏切が、長時間にわたって通行不能となりました。JR東海労は、安全上看過できない事態として8月17日、「浜松工場脱線事故」に関する申し入れ(「申第12号」)を提出しました。

①脱線の詳細について時系列で明らかにすること。

②脱線の原因について明らかにすること。

③運転士が異常に気づいたと報道されているが、具体的にどのような経過であったのか明らかにすること。

④2008年10月にも脱線事故が発生しているが、その時の再発防止策

⑤長時間にわたる踏切の通行止めや復旧作業により、多くの地域住民や通行する車両にご迷惑をお掛けしたが、その対応、及び陳謝について明らかにすること。

⑥またも発生した脱線事故の具体的な対策について明らかにすること。

策はどのような対策だったのか。又、今回の事故の時に、その対策は施されていたのか。更に、対策が施されていた場合、かかわらず、なぜ脱線が再発したのか明らかにすること。

策はどのような対策だったのか。又、今回の事故の時に、その対策は施されていたのか。更に、対策が施されていた場合、かかわらず、なぜ脱線が再発したのか明らかにすること。