

〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-6-5

TEL 03-3201-0350 FAX 3201-0351

Eメール jrroukairou@yahoo.co.jp

2020年
6月1日
第427号



JR東海労



http://jrroukairou.sakura.ne.jp/

JR東海労働組合

発行人 木下 和樹
編集人 高山 浩

職務手当の不支給は許さない！ リニア建設は中止せよ！ 経営懇談会で会社を追及！

本部は4月30日に開催した令和元年度の期末決算の経営懇談会で、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う労働条件について、会社の理不尽な扱いを追及し、リニア中央新幹線建設の中止を訴えました。

新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う労働条件について、本部は「不要・不急の外出の自粛を求められている中、社員に対しては、連続休暇での旅行等を断念した場合の『連続休暇取り消し』を認めないという理不尽な対応を行っている。さらに、自宅勤務の指定にあたり、『自宅勤務が30日以上継続した場合の賃金等の取り扱い』として、職務手当について『支給が基本だが、30日以上継続する場合には支給しない』とする掲示を掲出した。これまた何と理不尽な対応である。『30日以上継続するか否か』の問題ではない。別途申し入れを行うが、この間の団体交渉の議論を無視するものでもあり、この扱いは撤回することと訴えました。

これに対し会社は、「連続休暇については、申し入れを頂いているので、回答を整理して後日にお伝えしたい。職務手当については、30日以上、その職に従事しない場合には不支給となる。今回の自宅勤務の指示というのは、『主に自宅にいること』『自己啓発に励むこと』を命じているのである。従事すべき業務を指示しているわけではない。自宅勤務中の訓練を除き、その職に従事しているとは考えていない」と回答しました。

本部は、「職務手当の件は、賃金規程の第105条の20の4項に『傷病等により・・・』と書いてあり、我々は支給するのが前提であって支給しない場合を書いてあると認識するが、今回の在宅勤務等で職名の職務に就かないのは、傷病等が理由ではない。『等』に含まれるのは飛躍がありすぎると、就業規則を恣意的に解釈している会社を追及しました。しかし、会社は「職務手当の設定を『30日以上』としている。例えば運転士が運転業務に30日以上従事していないとなれば、職務手当は不支給になるとの考えに、現時点、変わりはない。自宅勤務中の訓練については、訓練を命じているのでそれは、その職に従事していると考えているが、それ以外の自宅勤務(自己啓発や自宅にいること)を命じている場合については、その職名の仕事に従事していることではない」と考えている」と、団体交渉で確認されてもいないことを持ち出しました。

また本部は、在宅勤務等ができない社員に対する「危険手当」支給の要求を行いました。会社は「感染予防に向けて社員が体調管理に努めることが肝要である」と、社員の不安感情を全く考慮しない回答をしました。さらに、本部は「車両所職場では、25日の勤務発表後に白日が増えたり、作業検査の職場で泊勤務を止めて2日間勤務

にして自宅待機にしていることが発生している。組合に検査計画について変更しないと説明して、変更が生じたら組合にもその旨の説明をするべきではないか」と追及しました。しかし、会社は「必要に応じて勤務変更を業務指示することはできる。会社としても、職場において社員の勤務を変更する際は、十分コミュニケーションを行っている」と、労働組合軽視の姿勢を示しました。

リニア中央新幹線建設について、本部は「新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言の影響で、各地でリニア中央新幹線建設工事が中断している。東海道新幹線の輸送量は4月26日までで、東京口で前年比11%となっている。会社は『新型コロナウイルス感染症収束後の収益回復・拡大に備える』としているが、コロナ禍を通じて、在宅勤務あるいはテレワークが定着すれば、『ビジネスのための移動』は大きく減少し、極端には『人が動かない社会』になるという指摘がある。会社として2027年名古屋開業を変更していかないが、工事が予定通り進んでいないことは事実であり、工事再開の目処も立たず、予定通り開業するには突貫工事になりかねず、工事の安全に影響を

及ぼしかねない。JR東海はリニア中央新幹線建設に反対の立場であるが、感染収束後の収益回復・拡大がいつになるのか見通せない今、会社と断すべきと考える。会社の考えを明らかにすること」と質問しました。これに対し、会社は「将来、極端な話であるが『人が動かない社会』になるという指摘があるとの議論があるのは承知している。感染収束後の収益回復・拡大がいつになるのか見通せないのも事実である。会社として中央新幹線の建設工事について、一旦、中断を判断すべきとのご指摘だが、現時点、収入減であるのは事実であるが、中央新幹線の建設計画を見直す必要があるとは考えていない。引き続き、健全経営・安定配当を堅持し、中央新幹線計画の早期実現にむけて取り組んでいく」と、リスクを覚悟の上で、建設ありきの姿勢を貫きました。

本部は「現在、リニアの工事は中断している。また、いつ工事の再開ができるか不明であるのだから、リニアの工事中断の判断は必要でないのか」と、建設中止を訴えました。しかし会社は、同じ回答を繰り返し、考えを撤回することはありませんでした。

リニア南アルプストンネル工事に伴う大井川水量流失問題をめぐり、国土省の専門会議で金子社長が「あまりに高い要求を課した。法律の趣旨に反する扱いなのではないか」などと発言し、静岡県知事をはじめ流域市町村などが抗議を行った。何となく傲慢な態度であろうか。金子社長は、国土省から指摘され「謝罪」をした。リニア建設の認可の条件の一つが、地域住民の理解を得ることであった。流失した水を元に戻すために必要な方法、データの開示や根拠などを明らかにすることが、なぜ高い要求なのか、さっぱり理解できない▼副県知事への連続した脅迫状、最近では静岡県民までもターゲットにしたSNSでの誹謗・中傷が問題になってきている。原発建設をめぐる、反対派を暴力的に弾圧した構造と全く同じである。リニア利権に群がる輩の存在が姿を現したといえる。私たちは、いかなる弾圧も許さない▼新型コロナウイルスで新幹線の輸送量は大幅に落ち込んだ。在宅勤務やネット会議が導入された。将来的には拡大が予想され、ビジネススタイルが変わる。そうなれば、現在の輸送量はキープできず、リニアどころではない。今が建設中止を決断するときだ。

自殺？事故？

社員の触車事故で 会社を追及！ 静岡地本

静岡地本は4月22日の経営協議会で、4月9日に金谷く菊川間で発生した触車死亡事故について質問しました。

まず、地本は「死亡したのは静岡運輸区社員(20代の車掌)で間違いか。当日の夜、一度帰った区長と首席が出てきた。遺留品により本人であると連絡があったからではないのか」と質問しました。会社は「被害者が静岡運輸区の社員であることが判明した」と回答しました。DNA鑑定については、会社は「4月17日に本人と確認された」と回答しました。

続いて、地本は「菊川付近で踏切もない場所や状況から、自ら命を絶したと見ることができると経緯を説明すること。また、車載カメラや現場の状況から、自殺は明らかとなったのか」と、説明を求めました。会社は「死因については会社として知り得る立場ではない。警察が判断するものである」と明言を避けました。

地本は「なぜ彼は列車に触車して命を絶つ選択をしたか。誰かに何かのメッセージを残す思いがあったのか」「愛し

い妻と幼い子供を残して、しかも土地の契約もして順風満帆である時に、なぜ彼は死ななければならなかったのか」と追及しました。しかし、会社は「憶測でものを言うべきではない。知り得るものならば知りたい」と回答しました。

さらに、地本は「彼の死が職場におけるパワハラという噂は事実か。遺書はあったのか。内容は確認したのか」と質問しました。会社は「パワハラは知らない。遺書は把握していない」と否定しました。そして、警察からの事情聴取の有無について、会社は「答える必要はない」と回答を拒否しました。

新聞報道に関して、地本は「新聞には『男性』とあるが、会社名が出ていない。以前の幹線事故のように会社が圧力をかけたのか。社員の不幸事の場合には『見せしめ・引き締め』のために、『JR東海社員』と公表するのには、今回会社名を公表しないのは、会社の名誉のためにパワハラを隠すのが目的ではないのか」と追及したところ、会社は「本人確認ができたの

が4月17日である」と、「4月9日に判明した」という回答と矛盾した回答を行いました。そして、地本は「自宅に、区長、首席、指導担当助役が訪問したが、玄関払いされたというのには事実か。遺書に会社を否定する内容が書かれていたからではないのか」と問い糾したところ、会社は「ここで答える必要はない」と、事実経過の確認の回答を避けました。

最後に、地本は「4月20日夕方に彼の訃報が掲示されたが、それで終わるか。『私たちは共に働く仲間を大切にします』という行動指針は、ただのお題目か。会社に『心』があるならば、掲示で事実を明らかにし、支社全職場で黙祷を捧げるくらいの配慮はできないのか」「静岡運輸区の社員が『同僚が亡くなった』というのに、現場管理者から何の説明もない、話題にする自体がタブーになっっているようで、職場の雰囲気は重苦しい」と言っている。社員の疑問や不安を解消するためにも速やかに事実を公表する考えはないのか。亡くなった理由さえも社員に伝えないのであれば彼は報われない」と、会社を追及しました。

一方、当該組合のJR東海ユニオンは4月20日、中央本部と静岡地本と連名で「4月9日発生

『金谷く菊川間人身事故』に関するJR東海ユニオンの見解を出しました。見解によると、「JR東海ユニオン組合員の可能性が極めて高い。身許(みもと)の確認が取れない日々が続いた。18日、ご家族から『警察からの身許の確認が取れた』との連絡をいただきました」と、「4月9日に判明した」という会社見解と食い違っています。また、「ご家族の皆様のご意思を尊重したい」という文言が目立ち、原因を究明するというような記述はありません。

会社の回答との共通点は、死因や警察の判断について全く触れず、不可解な点があるということ。通常警察は、運転士の証言・報告書、ドライブレコーダーの解析を行い、事故原因を判断します。本来、組合員の死亡となれば、会社に死に至る経緯や原因究明を徹底的に求めるのが労働組合の使命です。しかし、JR東海ユニオンは「いまだ、本事実の原因は明らかになっていません」と、第三者的な立場を取っています。

規程の訂正時間の申し入れ 静岡支社が回答

規程の訂正時間に関する申し入れを行った静岡地本に対し、静岡支社は5月27日、窓口回答を行いました。申し入れと回答は、以下の通りです。

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

会社は、死因や警察の判断について全く触れず、不可解な点があるということ

通常警察は、運転士の証言・報告書、ドライブレコーダーの解析を行い、事故原因を判断します。本来、組合員の死亡となれば、会社に死に至る経緯や原因究明を徹底的に求めるのが労働組合の使命です。しかし、JR東海ユニオンは「いまだ、本事実の原因は明らかになっていません」と、第三者的な立場を取っています。

規程の訂正時間に関する申し入れを行った静岡地本に対し、静岡支社は5月27日、窓口回答を行いました。申し入れと回答は、以下の通りです。

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

が毎勤務毎に発生している。また、列車の遅延等に対応するため、行き先地において折り返し加算時間を設けている。規程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できるので、所定労働時間の範囲で十分対応可能である。従って、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

2. 略(1と重複)

3. 折返し時間において規程の訂正をするとして場合、本来の折返し時間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り返し加算時間とは、就業規則第89条第2号に規定している通り、列車の遅延等に対応するため先行先地において本線乗務後の折り返し時間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、折り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

4. 会社は、沼津運輸

区、静岡運輸区、浜松運輸区の規程訂正揭示に、規程の訂正確認は訓練で行うこととした理由を明らかにすること。

【回答】規程の訂正内容の確認を訓練時間内に行うことで、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。

以上の回答に対し、地本は「乗務員は毎乗務ごとに先行先地が違うし詰所の環境も違う。自作業・出場時刻を気にしながら乗務力パンから規程類を取り出し規程の訂正をするが、場合によっては一度にできず、持ち越しとなることもある。規程類を机に置いておくわけにはいかない。また運転中は、他事を考えない、運転に集中するように努めているが、突然他事が浮かぶことがある。規程についてでもあり得る訳で、気持ちの切り替えなどうまくできないと乗務員は負担に思っている。不安全である」と反論しました。