

36協定を恣意的に解釈か 出向先会社もJR東海も!

出向先会社スリーエスは、出向中の組合員に対して「勤務時間はJRから話があり、171、176時間の所定労働時間以内とする」と通告しました。スリーエスに出向した他の組合員も、同様の勤務指定を行うとしました。

スリーエスでは、毎月発表される勤務表に「残業」の項目があり、労働基準法第32条の2に定める「1ヶ月単位の變形労働時間制」の法定労働時間を大幅に超える勤務指

定がされ、労働基準法違反であることが指摘されています。しかし、「責任を持って出向に出している」はずのJR東海は、この勤務指定について「36協定を結んでいれば超勤前提の勤務は違法ではない」と主張してきました。36協定は決められた勤務に対する時間外労働(残業)や休日出勤を決めたものです。今回の件は、出向先会社もJR東海も勤務指定が労働基準法違反に該当する可能性が高いと判断したと考えられます。

残業を組み入れた勤務指定は違法 スリーエスに団交の申し入れ

新幹線地本は10月4日、組合員が出向しているスリーエスに、団体交渉の申し入れを行いました。これは、労基法で定められている労働時間を越える勤務が指定されていることに對し、同社に見解を求めるものです。申し入れ内容は、

7月1日より貴社に出向となった組合員は、出向後に貴社より出向前面談では説明されなかった

月間労働時間180時間で勤務日程表を作成すると説明を受けた。そして実際に、7月16日から8月15日の勤務日程表では180時間、8月16日から9月15日の勤務日程表では196時間の勤務指定がされている。

労働基準法第32条の2が定める1ヶ月単位の變形労働時間制において、1箇月以内の一定の期間を平均し1週間当

れます。しかしJR東海労は、組合員の勤務だけが労基法違反だと言っているのではなく、JR東海の出向者の勤務だけを是正せよと言っているのではありませぬ。スリーエスの勤務指定表は全ての従業員が労働法の所定時間を上回る勤務指定がされ、勤務指定表には「残業」と明記された欄があり「残業」時間が明記されているのです。スリーエスの労基法違反だけを問題にしているのではありませぬ。多くの出向先で労基法違反の勤務指定がされているのです。JR東海は、全ての出向先会社に対して労働基準法違反の是正をすべきという主張です。

たりの労働時間が前条第1項の労働時間を超えない」と定められている。

1週間あたりの労働時間は40時間であり、月単位に換算すれば暦日30日の月は171.4時間、暦日31日の月は177.1時間を超える勤務指定を行っているのではないということである。

貴社が1ヶ月単位の變形労働時間制を採用し、36協定を締結していたとしてもあらかじめ1ヶ月の労働時間を超えた勤務指定はあきらかに労基法違反である。

しかもこのような取り扱いには、組合員だけでは

なく当該職場の従業員に對して実施されている。貴社の見解をあきらかにされたい。

以下、3項目です。

長い間お疲れ様でした!

石川さん65歳で勇退



石川隆作さんが9月で65歳を迎え、鉄道ファミリーを勇退されました。石川さんは1993年、当時大阪第三車両所分会における暴力事件デツチ上げにより不当解雇された後、鉄道ファミリーで20年以上、組合員の福利をサポートする仕事に携わりました。

10月21日に開催した第5回中央執行委員会に、石川さんが勇退の挨拶に訪れました。

スリーエス側からは、代理人弁護士を通じて団交を開催する旨の「受任通知書」を受け取りました。

出場報告操作はサービス労働だ! 静岡と名古屋地本が申し入れ

在来線職場では、出場遅延防止対策と称して、運転士は携帯用タブレット(CAST)、車掌は車携機で出場状況を報告すると、指導訓練で一方的に説明してきました。

この端末操作は、労働外時間(労外、いわゆる休憩時間)終了の10分前から勤務開始の1分後までに行うというものです。

タブレットや車携機を操作をしなければならぬ場合、自区当直にあるランプが点灯して知らせ、当直は操作をしなかった乗務員に電話等で確認することになっていきます。

問題は、①労外で操作すれば労働時間が発生する、②労外以降には端末操作の時間は盛られていない、③労外が1〜2分

の短い場合でもやらなければならぬ、④列車遅延やダイヤ乱れの時の扱いが不明、⑤出区等で早めに出場している場合(車両検点時間が非常に少なく出区時刻に間に合わないため、全乗務員はサービス労働で10〜20分前に出場している)歩行時での操作は無理、などがあげられます。

サービックとの団交で スロープ改善を勝ち取る!

新幹線関西地本は10月19日、関西新幹線サービックと団体交渉を行い、「近い時期にスロープのホーム側端部の具材を交換する予定である」との回答を引き出しました。

また、10月21日のJR東海関西支社との幹事間折衝においても、同回答がされました。

新型スロープは昨年6月、東海道新幹線各駅に配備されましたが、車いすでの新幹線車両に乗車する際、ホーム側端部の角の不具合により、段差に引っかかり車いすが前倒れる恐れがあることが指摘されています。

新幹線関西地本は、新型スロープの不具合解消に向けて申し入れなどを進めてきましたが、JR東海は「お客様が利用されることとなりまし

静岡地本と名古屋地本は10月5日、以下の2点について申し入れを行いました。

1. 運転士・CAST、車掌・車携機を用いた出場報告について、その詳細を明らかにすること。

2. 予定しているタブレットによる運転士の出場確認作業の試行を中止すること。

と、無責任かつ不誠実な回答を行いました。

新幹線関西地本の粘り強い闘いにより、改善されることとなりました。