

2022年  
9月1日  
第460号



# JR東海労



〒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 jrtoukairou@yahoo.co.jp

JR東海労働組合

発行人 木下 和樹

編集人 高山 浩

http://jrtoukairou.sakura.ne.jp/

## 前田さんの出向は不当だ！ 就業規則等を完全無視！ 強制出向反対集会開催



前田さん(写真中央)を中心に、  
各地方からも激励に駆けつけた仲間たち

JR東海労は8月30日、大阪市西町甲東会館で「本人同意の強要・恫喝を通じた強制出向反対集会」を開催しました。

この集会は、新幹線関西本前田稔副委員長が、今まで例のない就業規則や専任社員就業規則に基づかない出向を、専任社員契約書と併せて提示されたことに対する抗議を示すものです。

前田さんは8月19日、この間一貫して「希望は現職として勤務することであり、出向には同意していない」と会社に伝えている。就労箇所、職名、業務内容を否認した上で、極めて不本意ですが、

本専任社員雇用契約を締結する、という趣旨で通知しました。社員は就業規則に基づいて就労・労働していただきます。にも関わらず、会社は「前田さんの出向は就業規則第28条の2や専任社員就業規則第6条の4に基づくものではない。単なるオフアード」とし

ています。本部は、第2回団体交渉(8月22日)の席上、猛抗議し撤回を主張しました。関西支社は8月24日、「専任社員雇用契約における意思確認について」と題する書面(関支管人第162号)を前田さんに通知してきました。その内容は、「出向先で就

労しない場合は雇用しない」というものです。集会で前田さんは「強制出向を許さず、最後まで断固闘う」と決意表明しました。そして、職場からJR東海労働組合を排除せんとする会社を許さず、組織破壊攻撃を跳ね返すことを意思統一しました。

故隠蔽の温床になっている。直ちにやめる」と主張しましたが、会社は「必要な教育はやる」の一点張りでした。前月10日までの休日予定を全職場で公表することや、3月の勤務発表は2月23日までにするとういう要求に対し、会社は「毎月の勤務作成の作業量は同じであり3月分の勤務を早く発表することは難しい」と言い張り、全く譲りませんでした。本部は「必要な要員がないから10日に休日予定が発表できない。2月は28日で、25日では4日後の勤務さえ分からないのは問題だ」と主張し、対立しました。

## 2022年度労働協約改訂及び労働条件改善団交 激論を交わすも、不誠実な回答に終始

2022年度労働協約改訂及び労働条件改善の団体交渉が8月18日より行われ、いよいよ大詰めとなつていきます。第3回団体交渉以降の主な主張点をまとめました。

### 第3回団交(8月24日)

『労働協約』関係について、他の企業では当たり前のように行っている団体交渉について、会社は労働組合からの申し入れがあった場合に団体交渉を開催せよという憲法で保証された権利をも無視し、対立しました。本部は、『労働協約』第39条の6項目は、組合として限定列記だと認めていない。義務的団交は法的にも開催しなければならぬ。前近代的な労使関係だ」と主張しました。組合員がいる職場は設置

せよという要求に対し、会社は「5人で設置するのはこの間の労使の慣例だ」と、一切譲りませんでした。本部は「そんな労使慣行は一切無い。いっしょでそんな取り決めたのかハッキリさせよ」と主張しましたが、会社は明確に回答できませんでした。また、労働協約第16条の「組合活動に必要な宣伝、報道、告知することができると、妨害してはならない」と、強く抗議しました。

安全対策では、新幹線乗務員は運転士資格を有する車掌を含め3名とし、在来線ではワンマン運転はやめることを強く要求しました。特に在来線のワンマン運転については、最近の鉄道車内や街中での刃物による無差別殺傷事件などが多発しており、もし、高山線

が困難な為、ワンマン運転をやめるように会社に求めましたが、「安全を確保しつつ、計画通りにワンマン運転を拡大する」と回答し、会社は安全より利益を優先するよううな発言に終始し、対立しました。

### 第4回団交(8月26日)

「省令に基づく」とされている技能や知識の確認について、本部は「毎月の訓練で十分確認できている。プレッシャーになり安全を阻害する」と主張しましたが、会社は「社内規定の定め」を盾に聞き耳を持たず対立しました。日勤教育についても同様で、本部は「事

就寝前の乗務報告書(含、スマホアプリ)の作成について、会社は「業務上必要があつて報告を求めている」と、乗務員の健康より報告優先の姿勢を見せました。本部は「緊急を要する場合以外なら必要ない。何のためなら必要なのか。睡眠の質を悪くすることは会社が指導している」と主張し、対立しました。規程の訂正時間は訓練で行うことという要求で、会社は「余り時間がある」の一点張り、本部は「余り時間がないから要求した」と反論しましたが、実態を把握する気など全くありませんでした。

就寝前の乗務報告書(含、スマホアプリ)の作成について、会社は「業務上必要があつて報告を求めている」と、乗務員の健康より報告優先の姿勢を見せました。本部は「緊急を要する場合以外なら必要ない。何のためなら必要なのか。睡眠の質を悪くすることは会社が指導している」と主張し、対立しました。規程の訂正時間は訓練で行うことという要求で、会社は「余り時間がある」の一点張り、本部は「余り時間がないから要求した」と反論しましたが、実態を把握する気など全くありませんでした。

就寝前の乗務報告書(含、スマホアプリ)の作成について、会社は「業務上必要があつて報告を求めている」と、乗務員の健康より報告優先の姿勢を見せました。本部は「緊急を要する場合以外なら必要ない。何のためなら必要なのか。睡眠の質を悪くすることは会社が指導している」と主張し、対立しました。規程の訂正時間は訓練で行うことという要求で、会社は「余り時間がある」の一点張り、本部は「余り時間がないから要求した」と反論しましたが、実態を把握する気など全くありませんでした。

# コロナ感染で労災認定勝ち取る 会社は捺印拒否で妨害行動

大阪運輸所分会の組合員が2月にコロナウイルスに感染し、淀川労働基準監督署に労災申請していましたが、会社は、コロナに感染した場合、本人の選択として年休か私傷病休暇(無給)のどちらかの選択しかないと繰り返し言ってきました。

関西の私鉄などでは、会社が労災申請する会社もある中、JR東海は、労災申請書に捺印も拒否し労災認定を妨害してきました。本来、労災申請に関しては、労災保険法

がなくなりません。具体的には、コロナ感染で労災認定されたことにより、特別給付金が1日目から3日目まで平均賃金の60%が支払われ、4日目以降は、コロナ感染で労災認定されたことにより、特別給付金が1日目から3日目まで平均賃金の60%が支払われ、4日目以降は、

## 未払い賃金請求した組合員に圧力 静岡地本が申し入れ

こうした状況の中で、粘り強く取り組んできた結果、労災が認定されることになりました。これにより、年休を使う必要がなくなったことと、病欠(賃金ゼロ)のリスク

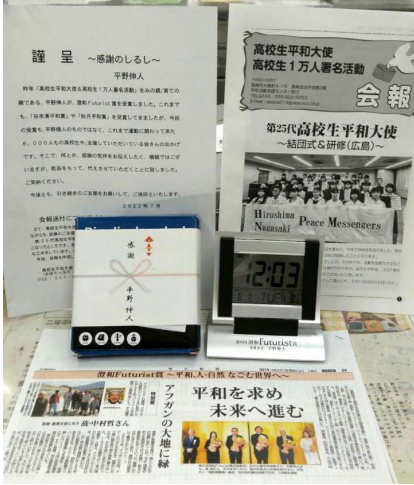
静岡地本は8月1日、規程の訂正時間を「未払い賃金請求」した組合員3名に対し、現場管理者が7月20日及び22日に、

社業務の一環として行われたものである。超過勤務とし、賃金を支払うこと。その後、組合員は超過勤務を行いましたが、現場管理者は「事実確認だから、超勤としては扱わない」と一方的に通告してきました。

## 「高校生平和大使」から 「感謝のしるし」が届く

静岡地本はこの間、全国の高校生の代表を集め平和を求める活動をしている「高校生平和大使」から「感謝のしるし」が届きました。

「高校生平和大使」から活動の報告と「感謝のしるし」が届きました。



「感謝のしるし」(左)、  
「会報」(右)と記念品

①社長宛に書面で請求した未払い賃金請求に対し、組合員を呼び出し事実確認した会社の行為は、賃金請求を取り下げさせようとする圧力行為であり、JR東海労働組合活動に対する妨害行為である。当該組合員に謝罪し、今後このようなことは一切行わないこと。

②「事実確認」という事情聴取の面談は、会社が一方的に呼びつけ、会

## キャンプ飯で 地酒を堪能 静岡地本キャンプ



静岡地本は8月16、17日、山梨県西湖でサマーキャンプを開催しました。加藤誠二さんや名古屋地本の仲間も参加しました。名古屋地本OB組合員の堀部さんをはじめ、各地方の地酒の差し入れがあり、豪華焼肉や新鮮なしらすがつまみに、堪能しました。

2日目は、温泉に浸かり汗を流しました。

## スマホの乗務報告は問題だらけだ! 名古屋地本が申し入れ

今年7月から在来線運輸区所において、業務中に発生した事象に対し、運転士・車掌は業務用スマートフォンでの「乗務報告アプリ」で報告が義務づけられました。労働組合と一切協議を行わないまま導入され、現場では「扱い方がわからない」「入力項目が多く時間がかる」「睡眠時間が無くなる」などの声が上がっています。

が、その項目は47項目から最も多い動物等衝撃では70項目もある。項目を減らすこと。

①乗務報告アプリ導入の目的を明らかにすること。  
②乗務報告アプリ導入によって、誰が、どのような利益を受けるのか明らかにすること。乗務員は負担の増を被っている。  
③そもそも、乗務報告の必要性が疑われる項目がある。乗務報告書を出すまでもないような報告をさせないこと。  
④乗務報告アプリ報告はアンケート形式である

⑤スマートフォン入力のため乗務員室では入力できないため入力にかかる時間のほとんどが労外になる。乗務員は交番作成基準などで「行路は16時間以内」「連続乗務時間」「食事時間」「5時間の睡眠時間」が安全・人間の特性のために求められている。しかし、これらの時間が施策の導入によって脅かされることは看過できない。安全上・人間の特性のための時間を削って労務をさせないこと。  
⑥乗務報告アプリ入力は就寝・休養前に行う場合が多い。動物との衝撃などは典型である。睡眠時間を削ってまで報告を優先させることは安全上大きな問題である。直ちにやめること。  
⑦最近、様々なことをタブレットや業務用スマートフォンに指示している。これらの取り扱いは日頃から使って慣れていくものではなく、使わないうちに取扱いを日々忘れていくものも多い。訓練の充実を考えること。