

業務連絡

2013/11/16 No.5

J R 東海 労新幹線 関西地本
業 務 部

11月12日、18時20分頃より約70分間、支社会議室において「申」について組合側幹事並びに会社側幹事による事前審理を実施しました。

審理は「申」6件について行いました。

審理内容

○地本よりの申し入れ

「申」第17号：大阪交番検査車両所における「日曜出勤」に関する申し入れ

「申」第18号：「関西地区分会における職場諸要求」に関する申し入れ

「申」第19号：「旅客からの暴力行為」に関する申し入れ

「申」第20号：軸ダンパ締結構造変更に伴う「締結ナットの緩み事象」に関する申し入れ

「申」第21号：「大仕両所における検修車激突事故」に関する緊急申し入れ

「申」第22号：「C・Z編成のG・X編成への工程統一化」に関する申し入れ

事前審理の前段で、会社側業務委員より前回の業務委員会（11/6）終了後に組合側より問い合わせをしていた、組合員の勤務形態変更に伴う通勤手当等に関する説明を受け、今後の業務の取扱い等について若干の議論を行いました。

《会社側業務委員による説明の要旨》

通勤手当として回数券となっていたものは定期扱いとなる。

予後の経過を観察する必要がある。

今後の事については現在、様々な条件等を含めて慎重に検討している。

審理した「申」第18号、第20号、第21号については開催。「申」第19号、第22号については「調査中につき保留」。しかし第17号に対する会社側対応は、「付議事項にあたらな

い」として「却下」という開催拒否をしました。但し会社側より「申」第17号並びに大阪交番検査車両における年末年始の稼働についての会社の考え方等について会社側幹事並びに会社側委員より説明がありました。

《会社説明の要旨》

大阪交番検査車両における日曜出勤および年末年始稼働に関わる主な議論

会社：就労形態や労働時間等の変更がされるものではないので業務委員会の付議事項に該当しないため、業務委員会を開催しない。前回の業務委員会後の話や、10月から日曜出勤が再開されたことから、申し入れの事項に基づいてもう一度話を

する。9月2日に行ったお知らせも、そもそも新幹線のダイヤというのはお客様のご利用状況とかそういったものを見ながら、柔軟に臨時列車とか列車を設定することによってまかなっているというところがある。輸送力を細かく変化させてお客様

のニーズに応じてきた。乗りが非常に良くて、これまではビジネスユーザーが非常に好調だったが、それに加えて行楽需要が高まっている状態。土日も含めて非常に堅調な状況が続いている。過去最高。想定を上回る状態にある。従前のやり方のような運用、車両運用考え方であったりとか、検修計画に応じて列車を設定するというやりかた、これも色々工夫をしているが、やはりお客様のニーズが上回っている。需要と供給のバランスをしっかりとらなければならない。ということがまず背景にある。交番検査も柔軟に稼働日を設定することによって、必要な列車数を確保できる。編成数を確保することによって列車本数にも活かすことができる。非常にお客様が座席をとりやすくなるし、ニーズに応えることができる。この施策、10月から始まったが、この日曜日稼働というのも、日曜日に稼働があるというよりは、最繁忙のとき、金曜日とかあらかじめお客様の乗降が予測されるときについては、交番検査は非稼働にして、その分、編成数を確保する取り組みが必要。

組合：まず日曜出勤をしなければならない状況になったという事の説明がない。所長がそのことに初めて触れたのが11月に入ってから総点呼の時。「乗りが良いから」「協力していきましょう交番としても」ということで具体的ではなかった。社員がそれで納得したかと言われれば、到底納得出来るようなものでもなかった。方向性が見えない。今までの経過から言っても交番検査は基本は土日祝日が休みが現場の社員の前提。

会社：最繁忙が予想される場所について必要な編成数を確保するために、非稼働にする考え方の基にやっている。画一的に土曜日が休みだとか日曜日が休みだとかという事は、あらかじめ長期のスパンでは予想は出来ない。従前の休日予定とかそういうものを通じて対応をしている

組合：生活設計が成り立たなくなっている。交番に関して言えば単発休が増え10月以降3連休が一回も入っていない。

会社：これまで日曜日が休みだとなっていた意識から発言されているものだと思う。これは交検だけに限らず、運輸系統は特にそう。

組合：交番検査に関して言えば、そういう前提ではない。ある意味、既得権化してるような認識。

会社：あくまでも前提は、変形勤務。一ヶ月前の休日予定、前月25日の勤務確定これによる。

組合：職場でやられてた慣行という意味では違う。10月からおかしくなってきたして、このままいったら正月はとんでもないことになるぞと。通常の三連休だとか祭日というのと意味が違う、特に正月は。

会社：社会的使命を帯びる鉄道会社としては、やはりお客様が移動する時には列車を出す必要がある。責務とか考えればこれはもうやらざるを得ない。

組合：全く納得していないという事。去年までの実績を見ても正月は休んでる。年末年始は最低でも三日休んでいる。営利優先に走りすぎではないか。ニーズに応えるという言葉は非常に綺麗だけど、乗りが良いとその結果どうなるのかっていうと、儲かるということ。

会社：列車本数一つ出してあげるだけでやはり1300人程度のお客様がその列車に乗れる。当然会社としてやらなければならない。次の繁忙期に向けて良い列車を提供しなければならない。例えばお正月であったりとか、例えば日曜日であったりとか、そういったところに、しっかりとした検査をやって頂く必要がある。

組合：そういう具体的な説明が一切なかった。いつもと同じ仕事をするだけの話。いつもと同じ仕事を、なぜわざわざ年末年始にしなければならないのか、というところをぜんぜん納得させてもらっていない。

会社：お客様に乗って頂くために、少しでもお座り頂くために、交検として車両を提供するという事。そうすると繁忙期っていうのは当然多くの車両を使わなければならない。曜日配列だとか、人の動きだとか、そういった経験則だとか、いろんな事を加味してこの日は何本位であれば大丈夫であろう、ということを決めてる部署が当然ある。それに柔軟に対応させるためには色々やる。その中の一つで車両運用、特に運用に近い交番検査っていうものの、検査日を触ることによって、列車をいつでも出せる、柔軟性がつく、ということ。

組合：年末年始に交番検査を稼働させることで、どこが良くなるかといえば運用。車両の運用が弾力性が生まれるって事。

会社：そういう事。さらに工夫をすることによってお客様に提供できるようになる。例えば三連休があり、両端というのはやっぱりお客様の乗りというのは非常に良く、真ん中というのはないと、そうすると、やっぱりここでたたくというのが、そういうこと。ここで我々社員が踏ん張ってやらないと、お客様は逃げてしまう。

組合：今の会社の体質見てると、稼ぐが最優先になってる気がする。

会社：安定安全輸送の上で稼ぐ。

組合：それがいつの間にか全部逆になりつつあるような気がする。動かすことが前提。動かすということは稼ぐっていうこととイコール。この「申」17号にしても、お客様のニーズだとか車両運用の都合などと済ませずに、具体的に明らかにすることでしょう。日曜出勤に関する申し込み。今後もやるのか。

会社：可能性はあるんでしょうね。

組合：たまには3連休もしたい。

会社：そりゃ気持ちはわからないでもない。しかし、鉄道業としてはやはりお客様の多い時というのは、輸送を確保する。

組合：もっと具体的に、社員が納得出来るように説明すること。

会社：一丸となって奮起を。

組合：出来るようにして下さい、一丸となって。今は無理です。

会社：全系統、踏ん張り処としてお願いします。

以上