

業務連絡

2024年11月12日 No. 1
JR東海労新幹線関西地本
業務部

2024年10月15日、支社会議室において「申」第2号について、組合側幹事と会社側幹事による団体交渉開催に向けた事前の打ち合わせを行いました。会社は、団体交渉を拒否しました。以下は協議の主なやり取りです。

「申」第2号「新幹線乗務員の車内整備・車内清掃」に関する申し入れ(2024年8月28日)

1. 今回、乗務員に乗務労働以外の作業を行わせたが、誰の指示か明らかにすること。

【会社回答】 会社として適切に指示している。

2. 以前、台風や災害で列車運行が乱れた際、車内整備・車内清掃は、関西支社課員や現場管理者、待機乗務員が行ってきた。何故、今回、乗務員が乗務労働の途中に於いて実施させたの明らかにすること。

【会社回答】

今回のオペレーションについては、乗務員、駅係員、整備会社社員等の状況を総合的に勘案して実施したものである。

3. 名古屋駅に於いては、本来、車内整備及び車内清掃はCMCに委託している作業であり、今回もCMCに委託すれば済んだ事である。会社の見解を明らかにすること。

【会社回答】

今回のオペレーションについては、乗務員、駅係員、整備会社社員等の状況を総合的に勘案して実施したものである。

4. 8月14日には、新大阪～名古屋間は上下線それぞれ1時間2本程度の運行が計画されていた。その為今回の作業は、突発的に発生し計画した作業ではないと考える。予め計画され、資料も事前に作成されていたもので、CMCの社員の手配が出来なかったとは到底考えられない。また、大阪第二運輸所東元指導科長は「CMCの人が足りない」とも言っている。当日、何故CMCに委託出来なかったのか明らかにすること。

【会社回答】

今回のオペレーションについては、乗務員、駅係員、整備会社社員等の状況を総合的に勘案して実施したものである。

5. 乗務員の労働時間の構成（就業規則第85条 労働時間は、乗務時間、便乗時間、準備報告時間、折り返し時間、訓練時間及び付加時間とする）と謳っているが、今回、乗務員に行わせた車内整備、車内清掃は、就業規則のどの部分に基づいて指示したのか明らかにすること。

【会社回答】 就業規則に基づき、会社として適切に指示している。

6. たとえ、異常時といえども発着の乗務を担当した乗務員に対し、車内整備・車内清掃等、乗務労働以外の業務を指示しないこと。

【会社回答】 引き続き必要な業務指示は行う。

以上

《 議論内容 》

組合：今まで乗務員による車内整備・清掃をさせてないが、なぜやらせたのか。

会社：今回が初めてである。

組合：これも業務改革の一環か。

会社：誰かがやる仕事なので、駅員なのかCMCなのか状況を踏まえて、今回は乗務員になった。

組合：例えば、異常時における新大阪駅での博多からの折り返し列車は、西日本の非現業社員やサービックにさせているが、名古屋で同じように出来ないのか。

会社：それも一つのやり方であるが、今回も柔軟な対応であり状況により変わる。

組合：今回は、名古屋運輸所には乗務しない乗務員が待機していたのではないか。

会社：そういうやり方があったかもしれない。

組合：今回は、大阪の乗務員ばかりやらせたのではないか。

会社：今回のケースではそうである。

組合：今回のケースは、CMCと契約をすれば済むことである。

会社：誰かがやらなければならない仕事である。

組合：乗務してきた乗務員、今から乗務する乗務員になぜ、やらずのかが問題である。

会社：今回は、乗務員にやっていただくと判断した。

組合：やらされた乗務員からみたら、なぜとなる。

会社：気持ちはわかるが、会社として、必要な仕事であり労働時間も付けている。

組合：労働時間内でやっているから問題ないというが、乗務員にとっては普段やっていない作業をやるわけであり、無理がある。

会社：乗務員から、実際に無理があるといった声があがっているのか。

組合：無理という声はあるし、やらされている意識の方が強い。

組合：今回の作業は誰が指示をしたのか。

会社：非現業と現場の判断で指示をしている

組合：現場の判断なら、名古屋運輸所の待機乗務員に指示すれば済むことである。

以上