

J R 東海 労 幹 関 西 地 「 申 」 第 1 7 号
2 0 1 7 年 2 月 2 1 日

東海旅客鉄道株式会社
新幹線鉄道事業本部関西支社
支社長 大山 隆幸殿

J R 東海 労働組合新幹線関西地方本部
執行委員長 小林 國博

「新幹線車内業務の見直し」に関する申し入れ

昨年12月21日の業務委員会で、会社は「新幹線車内業務の見直し」について説明を行った。その内容は、「業務体制の見直し」「車掌とパーサーの基準乗組み数の見直し」についてであった。

組合は、説明を聞いた限りでも、車掌の大幅な人員削減とパーサーへの業務委託の拡大、運転士の混み運用の拡大は労働強化をもたらすだけでなく、極めて安全を軽視した施策であると考えます。

さらに、今施策は東海労本部との団体交渉が大前提であることであると抗議しつつ、地方本部としても団体交渉の開催を求めた。しかし、2月8日に団体交渉を拒否するという不誠実な対応は、労働組合の存在を軽視した姿勢であり、ここに抗議するものである。

会社が説明した施策には安全に関する多くの問題がある。よって、以下について申し入れるので早急に協議の場を設定し誠意ある回答をすること。

記

I. 基本的要求

1. 12月21日に口頭で、「3世代鉄道を支えていくために業務が非常に幅が広がってくる」と説明したが、3世代鉄道を支えていくための業務とは何か、具体的に説明すること。
2. 同じく「3世代鉄道を支えていくために業務が非常に幅が広がってくる」と説明したが、その業務内容の幅が現状どのようになっているか、今後どのように広がるのか具体的に説明すること。
3. 同じく「少子高齢化が進むと労働人口が減っていくと今後採用が厳しくなっていく」と説明したが、労働人口がここ5年間でどのように減ってきたのか、また今後どのように減っていくとしているのか具体的数字を示し説明すること。
4. 同じく、「少子高齢化が進むと労働人口が減っていくと今後採用が厳しくなっていく」と説明したが、ここ10年間の採用職種別による採用実績と、今後の採用計画、目標としている社員数を具体的に説明すること。

5. 同じく、「効率的で筋肉質な会社をつくっていく」と説明したが、抽象的でまったく意味が分からない。どのような会社の状態をつくろうとしているのか丁寧に具体的に説明すること。
6. この間、会社は「徹底した効率を追求」してきた。この間列車本数も増え続けてきたが社員数の減少と相反していると考える。ここ5年間の列車本数（1日最大本数と1年間の合計本数）の推移を明らかにすること。
7. 同じく、「対応能力も向上化させていく」と説明したが、何に対する対応能力なのか、具体的に説明すること。
8. 今施策で新幹線乗務員が大幅に減員となる。減員となる社員数を、職名別に明らかにすること。
9. 「通常時」「異常時」とはどのような状態を言うのか、具体的に明らかにすること。

II. 車掌の基準乗組み数の変更について

1. 2人乗務となる列車の車掌長と車掌の列車種別毎の担当号車を明らかにすること。
2. 自由席改札は行うのか。行う場合は、列車種別毎に担当者、担当号車と、どの区間で実施するのか、またどの様に行うのか明らかにすること。
3. 車掌による応急処置は、誰が担当するのか明らかにすること。
4. 代用保安方式を実施する際に、前部運転台に保安要員として乗車する車掌は誰が担当するのか明らかにすること。また、入駅時の列車監視はどのように考えているのか明らかにすること。
5. 三島から静岡、三島から浜松など回送列車から営業列車になるこだま号の列車監視及び到着後のドア開扉は、誰が担当するのか明らかにすること。
6. 夜間帯の区間運転のこだま号で、2人乗務で酔客の対応は可能なのか明らかにすること。
7. 2人乗務を実施すると車掌の基準要員が減になるが、各運輸所の基準要員はどうなるのか。また、車掌の余剰員対策は、どのように考えているのか明らかにすること。

8. 駅発車時や到着時に、乗務位置から遠方の号車での車両故障（応急処置）やパーサーが対応できない事案が発生した場合はどのように考えているのか明らかにすること。
9. 出勤後、乗務中等において車掌の体調不良などが発生した場合、代替え、クルー数などはどのように考えているのか明らかにすること。
10. 車内暴力などの発生によって車掌が乗務を継続できなくなったとき。また、警察からの降車依頼があった場合の対応をどのように考えているのか明らかにすること。
11. 車内トラブルなどで旅客を拘束または監視しなければならない場合は誰が行うのか。また、旅客を降車させる場合の対応は、誰が行うのか明らかにすること。
12. 臨時ののぞみ号は、車掌2名、パーサー2名の乗組みとするのか明らかにすること。
13. 「高いレベルの巡回を期待」と説明しているが、どのようなレベルなのか、また巡回内容に高低があるのか具体的に説明すること。

Ⅲ. 運転士と車掌のクルー化について

1. 同一クルーの行路内容は、どのように考えているのか明らかにすること。
2. 運転士と車掌の準備報告時間は変更になるのか明らかにすること。変更となる場合、その時間、根拠を具体的に明らかにすること。
3. 運転士と車掌のクルー化で、乗務点呼、出先点呼、退出点呼はどうか明らかにすること。
4. 運転士の体調不良の際の対応はどのように考えているのか明らかにすること。
5. 運輸所には車掌限定、運転士限定、車掌と運転士両方できる乗務員がいるが、運転士と車掌のクルー化ではどのような乗り組みで行なうのか。また、運転士と車掌とパーサーが全員女性となる配置はあり得るのか明らかにすること。
6. 「同一クルー」を目指しているが、運輸所化した大阪、東京の第一、第二の隔たりは同一クルー化の主旨に反すると考える。会社の見解を明らかにすること。

Ⅲ. 短区間巡回と短区間行路の設定の設定について

1. 短区間巡回行路の要員規模は、どのように考えているのか明らかにすること。

2. 車掌の短区間巡回行路と短区間行路の運用は、何行路ぐらいを考えているのか明らかにすること。
3. 短区間巡回（東京～新横浜・京都～新大阪）では時間的制約がありサービスの向上は計れないと考える。会社の見解を明らかにすること。また短区間巡回の乗務員の業務内容を具体的に全て明らかにすること。
4. 短区間巡回の乗務員の乗車位置・降車位置・引き継ぎ場所、引き継ぎ内容はどのように実施するのか明らかにすること。
5. 短区間巡回で、降車間際の発券依頼・遺失物対応・乗り継ぎ案内・急病人・車両故障等があった場合はどのように対処するのか明らかにすること。
6. 短区間巡回の運転士が、短区間巡回を行うときの携帯品はどうなるのか明らかにすること。
7. 短区間巡回の運転士が、短区間巡回を行うとき携帯端末・財布等を携帯する場合に車両所に収納するセキュリティーボックスを設置するのか明らかにすること。
8. 短区間巡回と短区間運転の混み運用は、何行路ぐらい考えているのか明らかにすること。
9. 短区間行路の準備報告時間を明らかにすること。

IV. パーサーの役割の拡大について

1. パーサーの役割拡大の具体的な内容を明らかにすること。また、委託する業務を具体的に全て明らかにすること。
2. パーサーの乗務定位を明らかにすること。
3. パーサーと車掌の業務が重なるがその区分けはどのようにするのか明らかにすること。また、指揮命令系統はどのようになるのか具体的に明らかにすること。
4. 実際の業務上で車掌とパーサーとの間において偽装請負にあたる問題はないのか明らかにすること。
5. パーサーが応急処置業務をする場合があるのか、あるいは配電盤をあけて処置することはあるのか明らかにすること。
6. パーサーの巡回は、これまでより増えるのか明らかにすること。

7. パーサーは、指定席変更の申し出があった場合の指定席の座確を行うのか明らかにすること。
8. すべての列車でパーサーの乗り組み要員は確保できるのか明らかにすること。
9. 車内販売は、全ての列車で実施するのか明らかにすること。
10. 車掌担当のパーサーがワゴン販売などする場合があるのか明らかにすること。
11. グリーン車のおしぼりサービスはどうなるのか明らかにすること。
12. JRからJRCPへの出向は考えているのか明らかにすること。出向がある場合、内勤、指導、乗務員としての業務に就くのか明らかにすること。
13. パーサーが、JRの駅、旅客指令・運用指令や、旅行会社と連絡を行う場合はあるのか明らかにすること。
14. パーサーが列車監視を行う場合はあるのか明らかにすること。
15. 車掌業務を行うパーサーは、正社員なのか、あるいは契約社員およびアルバイトも指定されるのか明らかにすること。
16. ひかり号のパーサー2名の個々の業務内容を全て明らかにすること。
17. パーサーの制服はズボンが適切であると考え。会社の見解を明らかにすること。
18. パーサーは、現在コートや上着もなく防寒対策として不十分であると考え。会社としてJRCP（JR東海パッセンジャーズサービス）へ手配指示すること。
19. パーサーの車掌業務の研修はいつから始めるのか。また、研修期間中にパーサーの減員が発生するがその抜けた要員はどのように対応するのか明らかにすること。
20. 「委託内容」を現場社員に全て明らかにし、乗務中に混乱しないよう対処すること。
21. 東京駅折返し時、発車前の座席汚損・折損による座布団交換作業は、パーサーも作業するのか。その時に車内販売の準備作業と重ならないのか。明らかにすること。
22. 車掌とパーサーとの業務内容の区別について「基本的に」「状況により」「車内の状況により」と使い分けているが、その区別する根拠とその状態をそれぞれ具体的に明らかにすること。

23. パーサーの現在の運用において日常的に東京駅のホーム折返し運用が実施されており、健康上問題である。これは要員不足が減員であると考え。パーサーの折返し運用をしないようにすること。
24. J R C P への出向がある場合、労働組合の所属による差別や、本人が希望しない出向、転勤を実施しないこと。

以 上