

乗務員の業務等の見直しは、 サービス労働の温床だ！！

申 19 号 「2022 年 3 月ダイヤ改正」 施策に関する緊急申し入れ

労働条件の認識について

6月2日開催 その1

- 組合 実作業と、その作業に伴う労働時間数が労働条件だ。
会社 運用行路表に示した時間数が労働条件だ。作業の変更は労働条件の変更とはならない。
組合 **車掌標準集に謳われる作業を行うことは、労働条件か？**
会社 そうだ。

労働時間の開始について

- 組合 発時間から出場等に要する時分を引いた時刻が作業開始時刻だ。まずは、ここをきちんと指導すべきだ。
歩く時間や点検など作業に要する時間が個々の判断とされていて、現実的にサービス労働が発生している。
会社 基本的な作業開始時期は組合の言うとおりで、その時刻から作業を開始しなさいということではない。
サービス労働が発生しているとの認識はない。
組合 個々の作業の時分が明確にされなければ検証もできない。現状であれば、会社の示したトータルの時分で足りるか、足りないかだ。
会社 **必要な時間は確保している。**

社員教育について

- 組合 我々労働組合の役員は、これまでの経験から一定レベルで「運用行路表の読み取り方」を組合活動の中で身に付けてきたが、一社員としてこの間会社から教育を受けてきた事はない。
全社員に対して、教育をしてきた認識や実績はあるか
会社 ……(言及せず)
組合 **現在職場では「発車に間に合うように」という言葉だけが独り歩きし、社員の自由意思により労働が開始され、ノーペイ(自分の)時間に食い込む労働がされている。把握しているか。**
会社 ……(言及せず)
組合 無自覚でサービス労働がされている実態を受け止めるべきだ。よって、無自覚が故に作業申告による超勤申請をするには至らない事態である。
会社 必要な時間は確保してあるし、必要な教育はしてきたし、発車に間に合うように出場してくれと明確に指導している。よって、サービス労働という認識は持たない
組合 **曖昧な業務指示と教育不足が招いたことだ。**

曖昧な業務指示と教育不足で社員にサービス労働を
強いる JR 東日本の企業体質は
「ブラック企業」そのものだ！！