

2021年6月30日

労働基準法違反に関する申告書

申告者

住 所 〒312-0047

茨城県ひたちなか市表町8-8にこにこプラザ2階

名 称 JR東日本輸送サービス労働組合水戸地方本部

代表者 執行委員長 黒澤 純一 (TEL 070-4175-9507)

違反者

住 所 〒310-0011 茨城県水戸市三の丸1丁目4-47

名 称 東日本旅客鉄道株式会社水戸支社

代表者 執行役員水戸支社長 小川 一路 (TEL 029-227-5884)

労働基準法第104条第1項に基づき、下記のとおり労働基準法に違反する事実を申告いたします。

記

1 当事者

違反者は、東日本エリアを中心とする旅客鉄道事業を主な事業として運営する株式会社である。東日本旅客鉄道株式会社水戸支社（以下「水戸支社」という）は、常磐線、水戸線、水郡線を主な線区として運営している。

申告者は、東日本旅客鉄道株式会社の従業員等で組織している JR 東日本輸送サービス労働組合の水戸地方本部である。水戸地方本部は茨城県と福島県に支部を置き、支部は分会と呼ばれる職場組織を中心に構成されている。本件は、水戸線の列車を運転している水戸運輸区分会及び勝田運輸区分会組合員らの申告に基づくものである。

2 労働基準法に違反する事実

- (1) 水戸線「中編成ワンマン運転」施策の実施に向けた訓練のための臨時行路に休憩時間を最大23分しか与えなかったこと。

該当条文：労働基準法第34条、労働基準法施行規則第32条

2020年10月13日、水戸支社は2021年3月13日に実施する水戸線「中編成ワンマン運転」に向け、水戸運輸区と勝田運輸区の全運転士を対象に訓練を開始し、2021年3月8日まで行われた。

この訓練行路は、水戸運輸区は始業から終業まで7時間54分の臨時勤務であり、休憩時間は勝田車両センター到着後の23分しか確保されていない(別紙1参照)。また、勝田運輸区は6時間39分の臨時勤務で休憩時間は全くない(別紙2参照)。労働基準法第34条に照らせば、水戸運輸区では22分、勝田運輸区では45分足りず、例外的取扱いを定めた労働基準法施行規則第32条にも該当しなければ労働基準法違反となる。

法的解釈では、この臨時行路は労働基準法施行規則第32条第1項の「長距離(6時間)にわたり継続して乗務するもの」には該当しないと言え、休憩時間を与えなければならないと解される。また、第2項では「その者の従事する業務の性質上、休憩時間を与えることができないと認められる場合」には休憩時間を与えないことができるが、今回の臨時行路がこれに該当するかは客観的に判断されなければならない。

これらを踏まえて水戸支社と団体交渉を行ったが、水戸支社は「乗務員(運転士)には休憩時間の概念がないから問題ない」という回答を繰り返し、今回の臨時行路にかかわらず、乗務員は労働基準法第34条の休憩時間を確保しなければならない性質ものではないという見解を示した。また、水戸支社はその根拠について「就業規則や乗務割交番作成規程に明文化されたものはない」「様々な関係法令に則って抵触しないように就業規則や乗務割交番作成規程を作っている」と回答している。

しかしながら、この議論過程では労働基準法施行規則第32条を水戸支社の回答として示すまでに多くの時間を要し、法的解釈ではその趣旨を全く理解していない言動が散見されるなど、「乗務員には休憩時間の概念がない」という回答の根拠は一切示されなかった(別紙3参照)。さらに、東日本旅客鉄道株式会社は平成4年3月に「新しい乗務員の勤務制度(以下、「乗務員勤務制度」という)」を制定、運用しているが、その中には「乗務員には労働基準法施行規則第32条及び第32条の2の定めにより『休憩時間を与えないことができる。』とされているが、その場合、休憩時間に相当する時間が勤務中にあることが前提とされている。」と法的解釈が記載されている(別紙4参照)にもかかわらず、水戸支社は「乗務員勤務制度には休憩について載っていない。定義がない」と回答したのである。

よって、これら水戸支社の回答を踏まえれば、労働基準法第34条の趣旨の逸脱はおろか、労働基準法施行規則第32条第2項に基づいた行路作成が行われなかったことは明らかであり、労働基準法第34条と労働基準法施行規則第32条に違反した臨時行路が作られたと言える。

翻って、法の趣旨の理解や団体交渉での回答の問題はあるにせよ、水戸支社は団体交渉の書面回答で「列車ダイヤなどに制約を受けざるを得ないことから現行で理解されたい」とあり、今回の臨時行路作成にあたっては、①乗務員の訓練スケジュール、②水戸線という単線のダイヤ設定、③訓練に使用できるワンマン改造車両数と運用によって臨時行路作成に制約があったと回答した。これら3点が労働基準法施行規則第32条第2項の「その者の従事する業務の性質上、休憩時間を与えることができないと認められる場合」に該当するか否かは客観的な判断になるが、団体交渉の水戸支社の回答（別紙5参照）を踏まえれば休憩時間を与えることができる行路設定は可能であったことから、労働基準法施行規則第32条違反の臨時行路が作られたと言わざるを得ない。

なお、前述した水戸支社の乗務員勤務制度における労働基準法施行規則第32条の解釈だが、“乗務員は休憩時間に相当する時間が勤務中にあれば休憩時間を与えないことができる”と読み取れる。しかし、これはあくまでも「その者の従事する業務の性質上、休憩時間を与えることができないと認められる場合」に限るという認識であり、列車乗務員＝労働基準法施行規則第32条が“即”適用されるとはならない。

そして、そもそも乗務員勤務制度は、国鉄時代の「超過勤務前提の交番作成」の考え方を廃止し、「効率性と働きやすさ」「車掌・運転士の労働時間の捉え方の統合と整理」を行い、昭和62年4月の会社発足時に制定されたものである。この乗務員勤務制度の制定に至る過程では様々な勤務形態が検討され、中には休憩時間を明示した勤務形態も検討されたが、乗務の中断を休憩時間として保障する反面、拘束時間の大幅増を招かざるを得ないことから断念された経緯があり、結果として拘束時間を延ばさず在宅休養時間の拡大を重視、線区の特性を踏まえた行路作成を行う制度とされた（別紙6参照）。

具体的には、高密度運転線区（稠密線区）は比較的列車ダイヤに縛られず行路作成ができる特性を生かし、食事や睡眠についての制度化とともに拘束時間についても制約が設けられている。とりわけ、食事時間については朝35分以上、昼夕40分以上とし、食事を摂り得る時間帯についても定められている（別紙7参照）。一方、常磐線や水戸線のような一般線区は列車ダイヤに制約を受けざるを得ないことから一律に行先地の時間を確保することは拘束時間が延びてしまい、食事時間についても稠密線区のように制度として規定することは難しいとしている（別紙8参照）。ただし、行路作成にあたっては稠密線区において定めた時間を可能な範囲で摂れるようにしていくと謳われており、定期行路に限っては一定の考え方の基に行路作成が行われていると言える。

また、食事時間はいわゆるノーペイ時間に含まれるが、このノーペイ時間について乗務員勤務制度には「他の勤務種別の休憩時間のように、画一的に設けられるものではなく、その時間を社員がどのように活用するか、また、会社がどの程度拘束し得るかなど、位置づけは休憩時間と異なるものではない」と記載されている（別紙9参照）。このことから、実質的には行先地において一定の休憩時間を確保していると見ることができる。

しかし、臨時行路については稠密線区、一般線区ともに乗務員勤務制度には特段の定めがない。よって何ら制約なく、今回のように常識的な時間に食事さえ摂ることのできない休憩時間の行路が作られてしまうのである。労働基準法施行規則第32条の法的解釈の問題はあるにせよ、定期行路は乗務割交番作成規程に基づいて乗務割交番（所定の順序により循環するよう計画された行路群）が作成され、乗務員勤務制度によって実質的な休憩が確保されているが、その定期行路の合間を縫って作られる臨時行路こそ、労働基準法施行規則第32条に基づいた行路の検討が行われるべきである。

（2）就業規則に乗務員の休憩時間が明確に記載されていないこと。

該当条文：労働基準法第89条

就業規則第58条（休憩時間の配置）第2項には「労働時間数の実績が6時間を超える場合は、会社は労基法第34条に規定する時間数に達するまでの休憩時間を付与する」と記載されている（別紙10参照）。また、具体的な休憩時間数は就業規則別表第2に勤務種別毎に記載されている（別紙11参照）。

ところが、乗務員の休憩時間に限っては別表第2に「指定した行路による。」としか記載されておらず、具体的な休憩時間数が記載されていない。就業規則第58条第2項に基づく休憩時間数が付与されているかは指定された行路表を見なければ分からない就業規則になっているのである。とは言え、就業規則第58条第2項以外に休憩時間に関する条文等が無いことから、労働基準法第34条に規定する時間数の休憩時間を付与しなければならないことは明らかである。

しかし、水戸支社は団体交渉で「乗務員には休憩時間の概念がない」「就業規則に明文化されたものはない」と回答した。これは、乗務員の休憩時間は就業規則第58条第2項に該当しないことを証明する回答であり、就業規則と水戸支社の回答に矛盾が生じていることは言うまでもない。そしてこのことは就業規則だけでは読み取ることができないことを水戸支社自ら認めているのであって、絶対的の必要記載事項不備の労働基準法第89条違反である。

一方、乗務員の休憩時間を労働基準法第34条の例外的取扱いである労働基準法施行規則第32条に基づいて定めているとすれば、その趣旨を踏まえた条文を就業

規則に記載すべきである。水戸支社は就業規則の参考部分（別紙12参照）を持ち出し、「関係法令に則って抵触しないように就業規則を作成している」と団体交渉で回答しているが、これはあくまでも労働基準法施行規則を“参考”として就業規則に掲載しているだけであり形式的な回答に過ぎない。就業規則に具体的な内容を網羅していないことによって関係法令に抵触しては就業規則の意味がない。このことから、労働基準法第89条違反が認められるべきであり、是正されなければならない。

3 是正措置の申立

水戸線「中編成ワンマン運転」施策の実施に向けた訓練のための臨時行路に休憩時間を最大23分しか与えなかった違反者の行為は、労働基準法第34条及び労働基準法施行規則第32条に違反する。また、就業規則に乗務員の休憩時間が明確に記載されていないことは、労働基準法第89条に違反する。よって、速やかな事実調査とともに同種案件再発防止のためにも厳重なる措置をとられたい。また、その結果について申告者へ文書で通知されたい。

4 参考資料

- 別紙 1……水戸運輸区 運転士臨時行路表（臨時）
- 別紙 2……勝田運輸区 運転士臨時行路表（臨時）
- 別紙 3……申13号団体交渉 交渉議事録（一部抜粋）
- 別紙 4……乗務員勤務制度 P56
- 別紙 5……申13号団体交渉 交渉議事録（一部抜粋）
- 別紙 6……乗務員勤務制度 P4
- 別紙 7……乗務員勤務制度 P98－99
- 別紙 8……乗務員勤務制度 P107
- 別紙 9……乗務員勤務制度 P44
- 別紙10……就業規則 第58条（休憩時間の配置）
- 別紙11……就業規則 別表第2
- 別紙12……就業規則 参考

以上