

## 水戸支社の「あっせん拒否」に対する見解

2023年9月1日、水戸地本は茨城県労働委員会から「あっせんの不開始」について通知を受けた。この通知は、6月28日に受理された「あっせん」を水戸支社が拒否したことを意味する。そして、労働委員会が不開始を判断した根拠は、「被申請者(水戸支社)のあっせんに応じない意思が明確になったため」というものだ。これは、労使間の問題を解決しようとする水戸支社の姿勢を端的に表している。通知書とともに同封されてきた「答弁書」では、水戸支社が労働委員会に拒否の理由を縷々説明しているが、このような答弁書で私たちの主張に反論するのであれば、「あっせん」に応じれば良いだけのことではないか。

この答弁書では、形式面と内容面の2つの主張が展開されている。

形式面では、労働関係調整法第12条1項と労働委員会規則第62条を持ち出し、「労働争議が発生した」場合に、申請又は職権に基づいて行うべきものであること。また、「労働争議」とは「争議行為が発生している状態又は発生する虞がある状態」の場合に適用されるものであり、今回の「あっせん申請」では争議行為が発生していない又は発生する虞もない状態であることからあっせんに「適さない」という主張である。

しかしながら、私たちは労使紛争の解決のために「第三者機関」を活用しているに過ぎない。また、団体交渉をはじめとしたあらゆる労使協議での解決を目指してきたが、労使双方、自主的解決の努力を尽くしても解決が図られなかったことから、労働協約に基づいて「あっせん申請」を行ったのである。このような組合の判断を踏まえ、労働争議が発生する虞がない状態であることをもって「あっせんに適さない」というのであれば、今後も「労働争議の虞がなければ応じない」ことを宣言しているようなものであり、看過することはできない。

内容面では、「約5秒程度1ノッチ起動、その後所定運転(以下、「1ノッチ5秒」)」について、団体交渉で組合に“説明しただけ”であり、団体交渉における確認事項や合意事項と評価されるものではないと主張している。そして、この「1ノッチ5秒」の手順については何ら制限しておらず、柔軟な取扱いを許容するものであること。十分な安全が確保されることを重ねて説明しているというものである。

しかし、これまでも主張してきた通り、申8号団体交渉で車掌の「ドアセーフティー90」に代わる安全対策を求め、「1ノッチ5秒」と回答したのは水戸支社である。そして、この手順を「マニュアル」に定めていくことを団体交渉で議論し、「ワンマン運転作業マニュアル(2021年3月策定 水戸支社運輸部運用車両課)」に発車後の手順として「約5秒程度1ノッチ起動、その後所定運転 ※車載ホームモニタにて異常の有無確認」と明記したのである。これは、この間の団体交渉の経過を踏まえれば認識できることであり、労使協議の中でも水戸支社は認めているはずである。よって、“説明しただけ”という一方的な主張は理解納得できるものではない。このような姿勢はまさに不誠実交渉であり、あらゆる不当労働行為を積み上げ、是正していかなければならない。

そして、このような経過を認識しているにもかかわらず、水戸支社は2022年10月の改訂版で「1ノッチ5秒」をマニュアルから一方的に削除し、「起動時はホームモニタを注視すること」に変更した。変更した理由は「現場の声」と「柔軟な取扱いとするため」としているが、この変更によって乗務員一人ひとりの“裁量”で安全やサービスレベルが左右される施策になったことは明らかだ。7月13日、東海駅で乗車できなかったお客さまが居たことにより、乗務員が乗務を降ろされ、日勤で聞き取りが行われた事象が発生した。この聞き取りでの結論は、「もう少し“間”があれば乗車できていたかもしれない」というものだったが、「1ノッチ5秒」をマニュアルから削除した結果、職場では何が問題で、何が正しい判断なのかも分からなくなってしまったと言える。水戸支社は、このマニュアル変更があっても「十分な安全が確保される」と述べているが、すでに弊害が出ていることを認識すべきである。

5月22日に発生した小木津駅での流転では、「やるべき操作が多すぎて何をやっているのか分からない時がある」「他人事ではない」との声が多く出されている。4月には青梅線、日光線、相模線で同種の流転が発生しているが、いつどこで発生してもおかしくない事態であり、労働の複務化による労働密度の強化が生み出していると言える。また、青梅線におけるホームと反対側のドア開扉や東北線でのホーム柵を外れてドア開扉など、命を脅かす事象は後を絶たない。これが中編成ワンマン運転の現実だ。施策の検証と対策は焦眉の課題である。しかしながら、今のJR東日本には公共交通の使命である「安全」を守り抜く気概は感じられない。それは、ひとたび事故・事象が発生すれば直接的原因に切り縮めて「人」や「システム」の責任とする経営姿勢に表れている。だからこそ、私たちは第三者機関の活用を構えて声を上げ続けるのである。

今回の「あっせん拒否」によって、職場で働く労働者の声より施策を最優先する水戸支社の姿勢がより鮮明になった。そして、労使確認を反故にしてまで発車後の基本手順を無くした本質は、「1ノッチ5秒」がJR東日本の中編成ワンマン運転のスタンダードになることを回避するためであり、まさに責任逃れだ。また、ある水戸支社の幹部が「こんなことであっせんに出すのか」と組合員に迫ったように、あたかも「何でも反対する労働組合」を会社にとって都合が良いように描き出し、「1ノッチ5秒」の基本動作からの削除を正当化する経営姿勢は見過ごすことはできないのだ。中編成ワンマン運転施策の実施から2年半が経過した今、明確になった車側カメラの視認性などの問題解決に向けてはスピードを上げて取り組みを強化していかなければならない。そして、全国の仲間と「1ノッチ5秒」を実践して安全を守り抜き、公共交通を担う使命と責任を果たしていくための輸送サービス労組運動をさらに強化し、地域と社会に必要とされるJR東日本を創り出していくこととする。

2023年9月8日

JR東日本輸送サービス労働組合水戸地方本部第3回執行委員会