

〔「京都・新大阪間で発生した沿線火災」に関する申し入れ〕〔「新大阪駅引上線検修業務の業務移管等」に係る解明要求の申し入れ〕について業務委員会を開催！

4月1日、13:30より支社会議室において、申33号「京都・新大阪間で発生した沿線火災」に関する申し入れ（2015年1月28日申入）、申44号「新大阪駅引上線検修業務の業務移管等」に係る解明要求の申し入れ（2015年3月24日申入）について業務委員会が開催されました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員・畑野書記長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、畑運輸課課長代理、山本車両課課長代理、秋定人事課係長でした。

組合員・家族に対する肖像権侵害に対して謝罪せよ！不当処分撤回せよ！

冒頭、3月26日、最終乗務となった大阪第二運輸所分会組合員の長年の乗務を労うために集まった組合員、家族を、大阪第二運輸所の管理者が写真撮影し著しく肖像権を侵害、出迎えの妨害をした行為と、4月1日に大阪第二運輸所分会組合員に対して、「管理者に対する暴言」をデッチ上げた「嚴重注意処分」の二つの事象に対して厳しく抗議しました！

《 申33号「京都・新大阪間で発生した沿線火災」に関する申し入れ(2015年1月28日申入)に対する会社の回答、見解 》

1. 今回の「沿線火災」が発生した時間、場所、被害状況など全て明らかにすること。
【回答】平成27年1月22日、4時33分頃、東海道新幹線京都～新大阪間、京都府長岡京市神足付近の第一神足高架橋で約25分に渡り火災が発生しているのを関係社員が発見し、関係箇所及び警察・消防に通報。消火活動により6時05分頃に消火したが、構造物の点検と火災により損傷した信号ケーブルの復旧を行ったため、始発列車より京都～新大阪間で運転を見合わせ、上り線は7時30分、下り線は8時54分に運転を再開した。
2. 今回の「沿線火災」の原因を明らかにすること。
【回答】詳細は不明であるが、消防からは電氣的要因によるものと推測されたとの見解を得ている。
3. 今回の「沿線火災」による輸送障害の詳細を明らかにすること。
【回答】始発列車より運転を見合わせたことにより、上下合計16本が運休した他、97本が1～179分遅延した。なお、京都駅以東の上り列車ご利用のお客様を救済するため、京都駅から上りのぞみ号1本、米原駅から上りこだま号1本、名古屋駅から上りのぞみ号1本の臨時列車を運転した。また、京都駅以西の下り列車ご利用のお客様に京都駅にて京都～新大阪間で他の交通機関にご案内するよう努めた。

4. 火災発生時の第一発見者はJ R東海の社員であったとのことであるが、その時の状況を明らかにすること。

【回答】 1 の回答のとおり。

5. 火災前日の現場は請け負った業者が17時で作業を終え、その後の人の出入りはなかったとのことである。さらに現場の入り口は鎖錠されていたという。調査した結果の火災の原因を明らかにすること。

【回答】 2 の回答のとおり。

6. 現場付近の住民によると、発生当時は「『ボン』」という爆発音がして外を見ると1メートル以上のオレンジ色の火の手があがっていた」のを見たということであるが、爆発の原因は何か明らかにすること。

【回答】「爆発」の事実は定かではないが、火災により足場板やブルーシートが燃えたために構造物等に火があがったものと推定されている。

7. 詳細は調査中としながら、今日に至っても職場や利用者にも何らコメントも出していない。調査結果を出さない理由は何か明らかにすること。

【回答】 今回の出火原因等にふまえて会社として、必要かつ適切な対策を検討した上で、必要な関係箇所に対して対策を周知、徹底済みである。今後も同様の事象を発生させないよう確実な対策を講じていく。

8. 今回の「火災」の再発防止対策について明らかにすること。

【回答】 出火原因の詳細は不明であるが、電氣的な要因と推測されるとの見解にふまえて、関係会社も含めて、引き続き、漏電等の恐れのある箇所の点検を着実に実施すると共に、適宜、必要な対策を実施ないし指導徹底していくことにより、同種事象の再発防止に努めていく。

9. このような重大な火災・事故が発生した際は、速やかに現場の社員と労働組合に説明すること。

【回答】 発生事案に応じて、必要な説明等については基本協約に基づき適切に行っている。

以上

《 議論内容 》

組合：電氣的な要因の詳細は何か。

会社：プラグの箇所の漏電ではないかと推測されている。

組合：電氣的な要因とする根拠は何か。

会社：消防から推測としていわれている。

組合：沿線で東京～新大阪間で工事を行なってる。どこでも起こり得る事象である。

電氣的要因・トラッキングが火災の原因か！？

会社：一般の家庭にもある、湿気やほこりが原因のトラッキングとかも起こり得る。

組合：発見者は関連会社の社員か。

会社：当社の社員である。

組合：有楽町の火災時は線路上からも消火活動したが、今回はどうか。

会社：今回はそこまではなかった。

組合：関係箇所への対策の内容は何か。

会社：日頃からほこりや水場の箇所でトラッキング等が起きないように漏電防止に徹底するようにとの指導をした。

組合：関係箇所はどこ箇所か。

会社：工務系箇所、付随する関連箇所。

組合：発生事象に応じてとあるが、私たち労働組合に対して説明の線引きとかがあるのか。

会社：申し入れに対して協約の付議事項にてらして議論すべきものについて説明している。

一番苦勞した現場社員への周知を徹底するべき！

組合：現場の携わった社員が疑問に感じていて今だに明らかにされていないことが問題である。会社の閉鎖的な部分は直すべき。

会社：必要などころには概要、原因、対策を周知している。

組合：現場の社員に周知してのデメリットはない。むしろ明らかにした方がメリットがある。

会社：何でもかんでも明らかにしても大変である。

組合：明らかにすれば社員どうしても意識付け、注意喚起になるはず。

会社：会社の責任で対応している。

組合：責任でやってもこういう結果になっている。

火災を発生させた会社の当事者責任としての意識が欠けている！

組合：今日聞いて明らかにするのは私たちからである。会社は火事を出した当事者責任としての意識が欠けているのではないか。HPにお詫びの一言を載せることは必要である。

会社：会社としてはプレスしてる。

以上

《 申44号「新大阪駅引上線検修業務の業務移管等」に関する解明要求の申し入れ(2015年3月24日申入)に対する会社の回答、見解 》

I 基本要件

1. 検修業務を移管する目的を明らかにすること。

【回答】効率的な業務執行体制を構築するためである。

2. 直営管理から関係会社（以下「サービック」という）に業務移管することに対して安全上、問題はないのか明らかにすること。

【回答】本施策は、引き上げ線での検修業務の内、運転保安に関わるものは直轄の大阪第二運輸所に移管し、これら以外を部外に業務委託するものである。部外委託する関西新幹線サービックは、簡易な作業について、駅での検査業務の実績もあり、引き上げ線で清掃業務を行なっていることから、部外委託する上で安全上問題ないと判断した。

3. 直営社員とサービック社員への周知、教育はどのように行うのか明らかにすること。

【回答】直轄については、4月以降、順次、6月の業務移管までに、当該業務を担当する予定の社員に対し、業務上必要な教育を実施すると共に、新大阪支所の現担当者が、引継ぎを行なっていく予定である。同様に、関西新幹線サービックにおいても、業務移管に際して、円滑に引継ぎ等が出来るよう適切に準備を進めていく。

II 運輸所関係

1. 大阪第二運輸所の全社員に対して面談を実施し、個人の希望を尊重すること。

【回答】会社として、適性や能力等を鑑みて、適切な社員を指定する。

2. 引上げ線の交代7形の勤務に就く社員について「経験、知識、技能をもった社員」

と説明しているが、具体的にどの職群の社員を指定するのか明らかにすること。

【回答】 必要により応急処置等の対応が求められることから、これら必要な知識・技能を有する社員の配置を検討している。ただし、必要により車両職名の社員を配置することも検討している。

3. 引き上げ線の勤務に就く社員は何名で交番を回すのか明らかにすること。また、その周期は何ヶ月で回すのか明らかにすること。

【回答】 乗務員として乗務しながら、引き上げ線の申告業務を行うことを想定しており、これに必要な人数を配置し、勤務として指定する。

4. 指定された運転士は車掌の乗務に就き、営業訓練も受けるのか明らかにすること。

【回答】 上記「3」のとおり、乗務員として乗務しながら、引き上げ線の申告業務を行うことを想定していることから、営業訓練等については従前と同様である。

5. 業務移管に伴う大阪第一運輸所から大阪第二運輸所への異動はあるのか明らかにすること。

【回答】 社員の異動の考え方は何らかのことはなく、本人の適性等を鑑み、総合的に判断する。

6. 移管後、引き上げ線での停止位置の行き過ぎた場合の保安要員として誰を指定するのか明らかにすること。

【回答】 状況により適切な保安要員にて対応する。

Ⅲ 車両所関係

1. 業務移管に伴い、大阪仕業検査車両所新大阪支所（以下「支所」という）、新大阪支所走行管理班（以下「走行管理」という）の社員に対して面談を実施し異動などについては個人の希望を尊重すること。

【回答】 Ⅱ. 5の回答のとおり。

2. 直営社員とサービック会社との業務内容の区別とその責任について明らかにすること。

【回答】 Ⅰ. 2の回答のとおり。

3. 検修職場では知悉度試験や認定制度があるが、業務移管する職場でも直営社員、サービック社員にも行うのか明らかにすること。

【回答】 今後も業務上必要な教育・訓練等を実施していく。

4. 支所は廃止となるのか明らかにすること。

【回答】 本施策は、新大阪支所が担う業務のうち、引き上げ線における検修業務について業務移管するものである。走行管理業務については、別に提案する「車両データを活用した検修体制の見直しについて」において見直しの対象としているところではあるが、その詳細については成案が出来次第、提案する。

5. 引き上げ線庫内で異常時の列車防護が扱われた場合等の安全確保、保安要員についての責任者は誰を指定するのか明らかにすること。その場合の資格は必要ないのか明らかにすること。

【回答】 基本的には、引き上げ線に常駐する社員となる。なお、列防復位については業務に必要な教育を実施する。

6. 現在、台車交換作業後の試運転を大阪修繕車両所（班長）と新大阪支所の担務として走行管理の社員が担当しているが、移管後の担当はどの部署の社員が引き続き行うのか。明らかにすること。

【回答】 Ⅲ. 4の回答のとおり。

7. 現在、支所での作業が完全に終了しないまま、検修作業をしながら発車するといった危険なケースが発生している。移管後は作業が終了しない状態での出庫はしないよう会社が責任持った判断をすること。

【回答】会社として責任を持って、安全上問題ないことを確認している。指令とも調整の上、列車運行の可否を判断しており、今後も同様である。

8. 断路機、移動禁止合図器は誰が扱うのか明らかにすること。

【回答】断路機の扱いは引き上げ線に常駐する社員が扱うことが基本となる。移動禁止表示については引き上げ線に常駐する社員、サービック社員が扱うこととなる。

9. 車両乗継通告券の記入は誰が行うのか明らかにすること。

【回答】車両乗継通告券は、基本的に作業を行なった担当者が記入することとなる。なお、作業の分担についてはI. 2のとおりである。

10. ダイヤ改正後、引き上げ線検修作業として一日何本の列車が入出庫しているのか明らかにすること。

【回答】運転本数により変動はあるが、1日あたり29本プラス α を予定している。

11. 引き上げ線検修作業の現在の作業ダイヤと移管後の作業ダイヤを明らかにすること。

【回答】当該業務に従事する必要な社員に周知する。

12. 現在、走行管理班の日勤者が支所の当直補助を担当しているが、移管後の大阪第二運輸所担当者を補助するサービック会社の担当者は指定するのか明らかにすること。

【回答】補助するサービック社員を特に指定はしない。状況に応じてサービック社員、大阪第二運輸所の社員が補助することとなる。

13. 会社は、今回の業務移管は「サービックが作業をやること」と説明しているが、走行管理班の業務移管や班の存続について、「車両検修管理システム (ARIS)」「車上データ伝送装置 (SS無線)」「台車温度検知装置 (地上側設備)」等の活用との関連があるのか明らかにすること。

【回答】Ⅲ. 4の回答のとおり。

以上

《 議論内容 》

4/1付、2名異動！4/8～9に7名の「日勤指定」！これらは全てユニオン組合員！

組合：4月1日に大一運から2名の社員が大二運に異動した。検査のための異動か。

会社：5番の回答どおり。

組合：4月8、9日の二日間にその2名を含めて6名の社員（実際は7名）が日勤指定されている。その日勤は今回の施策に関係することか。

会社：分かりかねます。

組合：仮にこの二日間で教育の一環だとすれば、2日間で足りるという考えか。

会社：I. 3の回答どおり。

組合：具体的に何日間の教育を予定しているのか。

会社：業務上必要な教育を実施する。今ここでは明確に答えることは避けたい。

組合：何故か。

会社：必要な社員には必要に応じて周知するが、ここで具体的に申し上げる必要はない。

組合：3項の要求事項としてある。

会社：質問内容に応じて回答したとおり。

組合：指定される社員で列車長以外の社員の指定はあるか。

会社：特段、列車長という職名を指定するものではない。

組合：本人の意向は聞いたのか。

やっぱり命令と服従！会社曰く「本人の希望は常にかなうものではない」！

会社：本人の意向や希望は一つの要素であるが、それが常にかなうものではない。

組合：社員の中にはホーム検査をやりたいという人がいるかも知れない。希望を聞くべき。

組合：車掌としての乗務はするのか。

会社：乗務員として乗務する。車掌の資格があれば乗務しながらとなる。

組合：東京のホーム検査は車掌の乗務はしない。今回の施策は車掌乗務するのか。

会社：基本的には乗務しながらとなる。

組合：指定されれば、3種類の業務を兼ねての仕事となる。

組合：運転保安のものは直轄と回答しているが、作業内容で分けているのか。

会社：そうである。

組合：屋根上作業は運転保安に関わるのか。

会社：サービック会社社員は屋根上に上がることはないが、補助業務はあり得る。

組合：支所から移管された申告業務の運転保安に関わるものは直轄で、簡易なものはサービックか。ではサービックの簡易作業とは具体的に何か。

会社：座席汚損の対応、蛍光灯の交換などはサービックの社員が行う。

組合：検査実績がある物だけと回答したが、それはサービック社員が行なってそれ以外は直轄が担当するのか。

会社：そうであるが、検査実績にある物しかしないという区切ったものではない。

組合：では具体的項目をひとつづつ挙げて確認する必要がある。配電盤の開け閉めは誰が担当するのか。

会社：運転保安に関わるので直轄。

組合：移動禁は直営社員が扱うものとサービック社員が扱うものと二つあるが、業務移管後のサービック社員が扱う移動禁はどの移動禁止合図機を扱うのか。

会社：サービックが扱う移動禁である。

会社：具体的な扱いは関係する担当者にキッチリ教育する。考え方は現在、20番線で委託しているのでその考え方に沿って行なう。

意見を遮る会社側委員！真摯に議論できない委員は立ち去るべきだ！

組合：移動禁止合図機は例えば鳥飼で言えば班長が扱うが・・・

会社：鳥飼の場合と違う。

組合：作業表示灯というものは・・・

会社：鳥飼とはルールが違う。

組合：ちゃんと質問をさせろ！最後まで聞くべき！移動禁止の話をしている。議論を遮るのはおかしい！紳士的じゃない！（遮った会社委員は）この場にそぐわない！

会社：意見は聞きます。

組合：誰にでも知識不足、勉強不足はある。そこを分からないから質問・・・

会社：私はね・・・

組合：また繰り返した！分からないのか！整理すべき。

会社：不明な点は質問して下さい。質問にはお答えします。

組合：まずかったと思ったら認めること。移動禁止の扱いが違うなら説明するべき。

会社：(説明)

組合：駅の移動禁はほぼ同じ箇所にある。支所の移動禁はサービックのは作業台にあり、

検修の扱うものは検修班長室にある。であるからどこで打ち合わせして誰が扱うのかの質問である。

会社：20番線と一緒に、サービック社員が扱う箇所に清掃用と検査用の二つがある。それに加えて班長室にもうひとつある。

組合：常駐する社員（直轄）はどこにいるのか。

会社：班長室である。

組合：直轄の社員が出動する作業が発生した場合は、詰所で移動禁を扱うのか。

会社：そうである。

組合：サービック社員の作業中はサービックで扱う。最大3箇所での移動禁を扱うことになるのか。

会社：はい。

組合：時間が必要になる作業となる場合は車交という考えか。

会社：今までの対応どうりである。

組合：一日の入出庫の本数が29本との回答であるが、15分ぐらいで終わってる作業と30分かかっている作業の内訳の数はどれぐらいか。

会社：資料がない。

組合：運転本数は最大どれぐらいあるのか。

会社：プラスαの最大の数は一桁ではない。（全体で）40本の実績はある。

第二輸に移管しておきながら、「車両職名」の配置を検討！

組合：必要により車両職名の社員を配置するとの回答であるが具体的にどういうことか。

会社：第二運輸所所属の車両職名の社員の配属を検討している。

組合：必要によりとはどういったケースか。

会社：人の数、技能継承など様々なケース。

組合：乗務員として乗務しながらということだが、必要な人数はどれぐらいか。

会社：一徹を回すので3名。あとは濃度の問題。乗務員と引き上げで半々なら6人。3分の1なら9人。車両職名の方がいれば1人工になるので少なめにもなる。

組合：勤務の例で、1日から17日まで引き上げその後は乗務とかもあるのか。

会社：あり得る。

組合：乗務員の感覚は、列車長が車掌と運転とが担当が変わるだけでもパニックになっている。安全上言えば、半年、1ヶ月を固定にして回した方がいい。

組合：年休の要員も確保するべき。

会社：きちっと3人で決めれば支障が出るので多めにしたほうがいい。

組合：年休枠、年休消化の関係、要員の問題になる。

組合：制服はどれか。

会社：工務系の社員の制服。

組合：ロッカーも狭いので専属の方のロッカーを与えるべき。

会社：別のロッカーは考えていない。

組合：乗継通告券は、サービックの社員が記入するのか。

会社：委託した作業を担当した方が記入する。

組合：支所の廃止の項目だが、6月1日の時点では走行管理に配属している方はそのまま配属しているということではないか。

会社：そうである。

組合：チェックシートはサービックも行うのか。

会社：そこの会社内の指導である。

組合：安全上問題があれば会社からも意見するのか。

会社：必要に応じて行っていく。

組合：Ⅲ. 7の、作業しながら出庫したケースがあったことは把握してるのか。

会社：事例はあった。指令とも打ち合わせして状態確認しながら対応した。

組合：B編成の大阪方の110Wの蛍光灯のカバーが作業しにくいという現状もある。

会社：場合によって、指令が判断して対応する。

組合：同じ簡易な作業、作業の区分けでも様々なケースがある。会社の責任ある対応を取るべき。6名（実際は7名）の社員の名前が上がっていて誰が指定されるのか定かではない。少なくとも私たちの組合員には声も掛かってない。選別にあたっては組合差別がないように。今後も問題あれば申し入れる。

以上