

# 業務連絡

2014/07/28 No.1

J R 東海 労新幹線関西地本  
業 務 部

7月25日、13時30分より支社会議室において「申」について組合側幹事と会社側幹事による事前審理を実施しました。

審理は「申」5件について行いました。

- 「申」第51号〔大阪修繕車両所における「操車業務一部取扱変更」に関する緊急申し入れ〕に関する申し入れ〕(2014年5月26日)
- 「申」第52号〔大阪仕業検査車両所における「パンタグラフ舟体誤取付け」に関する緊急申し入れ〕(2014年5月28日)
- 「申」第53号〔大阪交番検査車両所並びに大阪台車検査車両所における「年休の取り扱い変更」に関する申し入れ〕(2014年6月19日)
- 「申」第54号〔「主速度計故障(無表示)での営業運転」に関する再申し入れ〕(2014年6月25日)
- 「申」第1号〔基本的な労使関係等に関する申し入れ〕(2014年7月11日)

## 申し入れ内容「申」第51号

1. なぜ、新幹線運転取扱実施基準規程、第141条5項を削除するのか明らかにすること。
2. 最前頭部車両の前頭で入換する場合の入換合図の変更後の実施内容の中で、着発線までの誘導を操車担当者ではなく、実際に運転をしている操縦者の判断に任せるべきである。
3. 当該する業務に従事する社員の不安が一掃されるまでの間、変更された作業方法の実施を延期すること。
4. 4月12日のZ27編成16号車運転台速度計取り替え作業に至るまでの車両の運行履歴、修繕履歴等を明らかにすること。
5. 4月12日のZ27編成16号車運転台速度計取り替え作業の原因となった故障内容及び事実経過、実際の速度計の状態等を時系列で明らかにすること。
6. 4月15日に大阪修繕車両所でZ27編成1号車運転台速度計の取り替えを行っているが、取り替えの理由を明らかにすること。
7. 運転台の速度計等が非表示だったと聞き及ぶが、どの時点で発生したのか、また、運転台における現象等を全て明らかにすること。
8. 運転に必要とする重要な運転台パネルの表示・信号、計器、灯類等が非表示となった場合でも、本線上を営業運転しても安全上問題がないのか見解を明らかにすること。
9. 速度計は新幹線が走行する上で大変重要な機器だと考えるが、運転整備時及び走行中に速度計に異常が認められた場合は、どのような措置を行うように定められているのか明らかにすること。
10. Z27編成以外にも同様の事象が発生していないか明らかにすること。

また、700系・N700A系でも同様の故障が起こりうるのか明らかにすること。

1. 今回の事象発生に鑑み今後どのような対策等を立てているのか。また、対策をどのように実施する計画なのか明らかにすること。

#### 申し入れ内容「申」第52号

1. Z33編成におけるパンタグラフ交換に関わる詳細な検修履歴等を明らかにすること。
2. 最初のパンタグラフ異常発見時の状況を明らかにすること。
3. 最初のパンタグラフ異常の報告を受けどのように対処したのか明らかにすること。
4. 異常報告を受け、その場でパンタグラフの機能確認や取付状態の確認等を行わなかった理由を明らかにすること。
5. 最初の以上報告を受けた後に運行を打ち切り、車両所等で詳細な点検を行わなかったのか明らかにすること。
6. JR西日本の広島の車両所で調査したと聞くが、当社からどのような指示を出し、JR西日本会社からどのように報告があったか明らかにすること。
7. JR西日本における調査後、再び東京の車両所に再度調査を指示したのか理由を明らかにすること。
8. 東京の車両所における調査時にパンタグラフ舟体がどのように取付けられていたのか、通常と異なっていた点を全て明らかにすること。
9. パンタグラフ舟体には誤取付け防止のため「切り欠き」が設けられてあるのに、山・海反対でも取付けることが出来た理由を明らかにすること。
10. 社員に配布している『重要作業ポイント集』には「切り欠きが合っていないと舟体が傾いて取り付け、架線設備と干渉する可能性がある」と記されてあるが、今回「架線設備と干渉」等していたのか明らかにすること。
11. 今回、取替作業を担当した作業者は「舟体を舟支えに乗せた時、天井管取り付けボルトの穴の位置、舟体の傾きにも異常なく、適正なトルク値で締められた」と話している。山・海反対でも「舟体を舟支えに乗せた時、天井管取り付けボルトの穴の位置、舟体の傾きにも異常なく、適正なトルク値で締められ」るのか明らかにすること。
12. パンタグラフ舟体の取り換えは重要作業のため、管理者が2人も立ち会っていた。この時、管理者は作業者に何か注意・指導等を行ったか明らかにすること。
13. 作業者はこの時「パンタグラフの動作に不安がある」旨を立ち会っていた管理者に伝えたと聞くがこの時、管理者はどのように対処したのか明らかにすること。
14. パンタグラフ舟体の交換作業は重要作業のためと思われるが、今回の作業時に管理者がカメラ撮影等を行っていた。今回の作業に関して、立ち会いを行った管理者がどのような報告を行ったのか明らかにすること。
15. 今回の作業を行った社員が誤取付けされた舟体本体、または写真等を見たいと会社に告げているが未だに見せていない。なぜ見せないのか理由を明らかにすること。

#### 申し入れ内容「申」第53号

1. 5月25日の勤務指定時における6月発給の年次有給休暇について、大交両並びに大台

両におけるそれまでの「年休承認の取り扱い」が変更された理由を明らかにすること。

2. 年次有給休暇は労働者にとって法に定められた権利であり、その運用や取り扱いに変更が生じた場合は速やかに労働組合に説明するとともに社員に対する説明を誠実にを行うこと。
3. 基本協約第58条並びに同2項の現場におけるそれぞれの運用方法を具体的に明らかにすること。
4. 年休の発給にあたっては抽選結果に基づいて発給すること。
5. 今回の年休の取り扱い変更について、これ以上の混乱を防ぐために現場で説明を行い社員の納得が得られるまでの間以前の取り扱いに戻すこと。

#### **申し入れ内容「申」第54号**

1. 運転取扱標準P16速度制御式、運転中において第4項「主速度計が故障した場合は副速度計により運転する」と定められている。しかし当該事象は新大阪引上線における運転整備時に発生した事象であり前記規程の適用は該当しないと考えるが見解を明らかにすること。
2. 新大阪から営業運転の判断は具体的規程の何に基づいて誰が判断したのか明らかにすること。
3. 主速度計には防護無線発報時、警報表示される。新幹線運転士指導要領P24～25の列車防護による停止手配の項目で防護無線を受けた時の取り扱いに「防護無線鳴動音と防護無線警報表示を確認して直ちに停止手配をとる」ことが明記されている。しかし当該事象の状態では警報表示の確認は不可能で停止手配の判断条件を欠く事になるが見解を明らかにすること。
4. 新幹線運転士作業標準 ATCの取り扱い（ATC速度計不良の判定）第28条（3）主速度計と副速度計との誤差が10Km/hを超えるとき。と規程されているが、当該事象においては不可能となるが見解を明らかにすること。
5. 新大阪引上線における故障発生時の原因が特定されない中で、副速度計においても故障が発生する可能性は考慮されたのか明らかにすること。
6. 東京にて247Aを臨回6641Aとして東一両へ運用変更したのは何故か、判断時期と理由を明らかにすること。
7. 今回と同様の事象が再度発生した場合の会社としての対処方針を明らかにすること。
8. 今回の事象の原因は特定されたのか明らかにすること。

#### **申し入れ内容「申」第1号**

1. 業務委員会については「申し入れ」後速やかに開催すること。
2. 「申し入れ」に対して、業務委員会の開催前に組合側並びに会社側幹事により行ってきた所要事項の決定（基本協約第236条の4の2）の場は、「事前審理」（基本協約第284条）ではないため「却下」（基本協約第287条）に準ずるような業務委員会開催拒否は行わず、申し入れた全ての項目について業務委員会を開催すること。
3. 前項「2」における「所要事項の決定（基本協約第236条の4の2）の場」の名称並びこ

の「場」に対する会社の考えを明らかにすること。

4. 全ての理由を「減額」された本人に明らかにできない「定期昇給の減額」及び「期末手当の減額」等を直ちにやめること。
5. 「定期昇給の減額」等を行う場合は発令時に全ての減額理由・根拠等を本人に伝えること。
6. 「期末手当の減額」等がある場合は明細書等を渡すときに全ての減額理由・根拠等を本人に伝えること。
7. 「減額」等が適用された社員より苦情処理申請が行われた場合、苦情処理会議の場で全ての減額理由等を明らかにすること。
8. 苦情処理会議並びに業務委員会の委員については、基本協約に則り原則通りに指定すること。
9. 地方・中央労働委員会、各裁判所が会社の「不当労働行為」を認定する救済命令等が数多く出されている。この第三者機関による命令等に対する貴関西支社の見解を明らかにすること。
10. 第三者機関における「命令」等を真摯に受け止め、今後一切の不当労働行為をやめJR東海労働者の会社姿勢・労務政策を改めること。
11. 安全の確保は鉄道で働く者にとって最大の命題であり、労使間においても同様であることは疑いようがない。安全の確保のためには労使の協力は不可欠と認識する。よって事故や故障が発生した場合、組合に速やかに概要や状況についての情報等を明らかにし安全の確立に向けての労使協議を行うこと。
12. 会社による添乗時における些細な事柄に対する「注意」「指導」は常軌を逸脱しており安全上問題である。直ちにやめること。
13. 厚生労働省がまとめた「職場のいじめ・嫌がらせ問題に関する円卓会議ワーキング・グループ報告について」等に対する会社の考えを明らかにすること。
14. 「職場のいじめ・嫌がらせ問題に関する円卓会議ワーキング・グループ報告について」に基づき、職場で横行している人権を無視した管理者による「パワーハラスメント」等の行為を直ちにやめること。
15. 「時系列等報告書」の執拗な提出強要を直ちにやめること。
16. 「主任レポート」の執拗な提出強要を直ちにやめること。
17. 事故や些細なミスに対する見せしめ的な「日勤」「長期乗務停止」をやめること。
18. 懲罰的な「日勤」「フォロー試験」を中止すること。
19. 「休日出勤」を早急に解消すること。
20. 本人の承諾のない一方的な「休日出勤」指定をやめること。
21. 全ての職種における「休日予定」の発表は前月の「10日」に行うこと。
22. 「21」項ができないのであれば、「休日予定」の発表を年ないし年度単位で行うこと。
23. 大阪交番検査車両所における6日連続勤務は体調管理等を行いにくく、熱中症などの労働災害発生の危険性が大変高まるため行わないこと。
24. 乗務員・駅員等の夏期制服を清涼感ある「半袖」「開襟・ノーネクタイ」とすること。

25. 猛暑対策は会社施策の一律・一方的な押しつけではなく、現業社員の声を反映させた対策とすること。
26. 65歳定年制とすること。
27. 「専任V」を撤回すること。
28. 責任と賃金が見合わない車両所における下位職からの上位職充当は直ちにやめること。
29. 各職場における年給抑制を解消するため要員を増やすこと。
30. 全ての職種において「暦日」及び「半日」単位の年休取得を認めること。

#### 議論概要 「申」第51号について

会社：業務委員会の238条に基づいて開催の可否を決定しているが、業務委員会を開催するものではない。

組合：基本的な部分はこの間主張しているが、こちらが申し入れた分は全て開催をされたいというのが組合の主張。一件一件抗議する事が望ましいが、組合としては開催しないことは納得いかない。以上を基本的に申し上げる。  
既に実施されている事なのか。

会社：6月1日から規定変更に伴って業務を行っている。

組合：目的は何か。

会社：5月中旬頃に掲示を出して、規定の変更があることを業務用掲示で取り扱いが変わるというお知らせをしている。5月15日以降、操者担当者に教育をしている。操車及び操縦者担当者に。どういうところが変わるのかという部分を示して教育している。

組合：全員教育は終了しているのか。

会社：そのように聞いている。

組合：実技訓練は行っているのか。机上だけの訓練ではないのか。

会社：実際の作業が大きく変わるというよりか、規定変更に伴ってこういうルールになりますというお知らせだったので実技訓練までは要しないと判断している。

組合：不安が払拭されていない。作業を担う側にとっては、実技訓練を経験して時間をおいて行うことが望ましい。5月15日に掲示して6月1日に実施という時間がない中で行うことは強引である。

会社：乗っている場面でより安全にルールを変更して、そのルールに基づいてやって頂くように教育している。そこは熟練の皆さんがいらっしゃるので十分対応できる内容であったと思う。

組合：操者と操縦者との関係で、停止位置の誘導をしているときにお前止まれと言ったやないかとか、お前タイミング悪いやないかとか、責任のなすりやいとかコミュニケーションの問題が発生する可能性がある。

会社：お互いコミュニケーションを取って頂いて規程に基づいて業務をして頂ければ大きく停止位置を行き過ぎるとかはないだろう。今後は訓練や添乗をしながら定着化を図っていきたい。

### 「申」第52号について

会社：業務委員会を開催したい。日程を調整したい。

### 「申」第53号について

会社：年休等に関することは付議事項に該当しないので業務委員会を開催しません。

組合：突然、年休の申込みの形が変更になったことが問題だ。

会社：会社としては、大きく全く方法が変わったということではないという内容。協約、就業規則に書かれている規程のとおり運用しているという認識である。運輸所のように20日までに年休を書いて発給して運用していくという内容。それによれない場合は追加で申し込むことが出来るが、その時はそれなりの何らかの理由を聞かせて頂くこともある。

組合：以前の取り扱いでは、年休が出る可能性が残されていたがその可能性がなくなるということか。

会社：前月の25日に極力全部出しましょうということ。協約でいうと36条。年休の申込みについては58条。

組合：抽選結果に基づいて発給されていない事実があるのではないのか。

会社：基本的には抽選だと思う。

組合：以前は協約の36条や58条に基づいて運用されていなかったという事か。

会社：58条の2項がけっこうたくさん発生していたということです。

組合：職場の中でうまく運用されていたのに、会社が勝手に変更したのでは。

会社：休みの数は特に変わらないので、皆さんにとってはかなり有利なお話だと思う。皆さんはこの日はもとお出せるのではないかと期待感が大きかったと思うが、そういう日は見習いを抱えていたいとか、年休を出せる数は月によって変わってくる。会社の思惑とは違ってるかもしれませんが、もう少し長い目でいただければ、ああよかったかなと思うのではないかと。

### 「申」第54号について

会社：前回同じ主旨の申し入れがあり、開催しないと申し上げました。

当該事象については規程に基づいた取り扱いをしてるので、その取り扱いに疑義が生じる余地はないのであえて開催する必用はないと考えている。

組合：規程どおりというが、その規程は適用していない。運転中ではない時機に発生した問題である。

会社：会社として判断した結果、安全上問題ないと判断したということ。この規程に抵触したということもない。引き上げ線あったとしても安全上、本線走行するにあたっては問題ない。

組合：誰が何に基づいて判断したのか。抵触していない中の事なので、あとは指令が総合的に判断した。JR東日本、西日本ではこういう事象はないのか。会社とし調査はしたのか。

会社：まったく同じ事象はなかったようだ。

組合：多少、表示しなかったことはなかったのか。

会社：それはなんとなく聞いたことはある。

組合：同じ事象ではないので比較出来ない。表示関係のトラブルはあったのはあった。

組合：会社としてどう教訓化するのか。

会社：仮にあったりした場合でも、取り扱い標準で主速度計が故障した場合でも副速度計で運転できますよということ。二重系になっている。

組合：運転中、本線走行中ならそういう取り扱いになるのかと思うが、引き上げ線で発生した問題である。まだなんとか対処できたんではないのかというのが組合の主張であって、会社との判断の線引きが違う。

会社：お客様もたくさん待ってたろうし車両運用の都合であったり。総合的に判断した結果運転してもいいと。

組合：誤差10キロについてはこれについても不可能ではないのか。

会社：ATC情報画面があってもあちらでもほとんど主速度計と同じような表示が出る。主速度計にかわってそういうことが可能だと。総合的に考えて判断した結果である。

組合：原因究明はどうなったのか。

会社：モニターの基盤故障です。

組合：交換して終わりになってしまうのでは。

会社：個別の問題なのか、それとも全てに発生するかもしれない。一応同じ型のやつは全て点検している。

組合：点検結果は。

会社：個別の当該の箇所のモニターと基板だけが異常があったということは聞いています。

組合：メーカーを変えるとかはしないのか。

会社：はい単発の事象だと。

組合：インシデントという扱いではないのか。国交省には報告したのか。

会社：手元に資料がない。申し入れの項目になかったので。必要な報告はしていると思う。(手元の資料を探して)インシデントには該当しない。

組合：組合としたらこういう事故、故障があったときに、こういう対応力があるんだよということ自体が旅客に広めればいいのか。報告しないということは隠蔽する行為につながる。

会社：省令に反しているにも関わらず、それでも報告しないというおこと相応しくないこと。ATCが正常に機能していることが担保がとれていたの。

### 「申」第1号について

会社：貴側の見解ということで伺っておきたいと思います。付議事項に該当しないので業務委員会は開催しません。

組合：こういうことがあるとこれが事実であるので、発生していくことでもあるので、止められたい、改善されたいと言うことが私たちの主張。

組合：特に組合差別、安全に対する会社の対応を巡って、今日の打合せの業務委員会の

場で、組合、組合員を軽視することのないようにと30項目書いた。これだけでもないこれ以外もあるがこれを柱にして今年1年間、対処対応して頂くことを強く望む。

会社：会社は年度初の実行計画で経営協議会も開催したが健全な労使関係の構築ということを大きな柱に掲げている。どの組合も差別することなく健全な労使関係を築いていきたいと思います。真摯に議論していきたいと思います。基本協約に基づいて誠実に対応していきたいとも思っています。色々ご意見も伺っていきます対処していきたいと思います。

以上