

# 業務連絡

2013/10/5 No.3

J R 東海 労新幹線 関西地本  
業 務 部

9月30日、18時20分頃より約60分間、支社会議室において「申」について組合側幹事並びに会社側幹事による事前審理を実施しました。

審理は「申」3件について行いました。

また、事前審理終了後、業務用携帯電話に関する「お知らせ」がありました。

審理内容

○地本よりの申し入れ

「申」第4号：『緊急地震速報』に対する会社の対応に関する申し入れ

「申」第5号：「エヌ・ケイカンパニー」による新幹線などの鉄道車両部品を巡る多額の不正取引に関する申し入れ

「申」第6号：「東海道新幹線の運転士が運転中に私用で業務用携帯電話を扱った事象」に関する申し入れ

審理した「申」3件に対する会社側対応は、「付議事項にあたらぬ」として「却下」という開催拒否をしました。但し会社側より幹事間での回答として「申」3件についての、会社の考え方等について説明がありました。

《会社説明の要旨》

「申」第4号について

1項「気象庁が発表する「緊急地震速報」に対する会社の認識を明らかにすること。」について

会社：法的に定められていない。よって会社としてはルールを定めていない。行政等でのガイドラインが出来るまで。

2項「8月8月に出された「緊急地震速報」に対して、会社が行った対応を時系列で全て明らかにすること。」について

会社：指示したものではない。

3項「新幹線における送電停止は何に基づいて行われたのか明らかにすること。」について

会社：速報に基づいて行った。テラス等で停止を行っている。

4項「また送電再開はどのような情報を基に判断したのか明らかにすること。」について

会社：誤報であることを確認してから。

5項「「緊急地震速報」が出された場合の、会社としてのお客様並びに社員の人命・安全確保に対する認識を明らかにすること。」について

会社：一般論として、命を守ること。

6項「今回の「緊急地震速報」が出される以前より、会社としての対応マニュアル等が策定されたいたのか明らかにすること。」について

会社：ない。

7項「上記「5」に基づき、お客様並びに社員の人命・安全確保のために会社が行った

行動を明らかにすること。」について

**会社：在来線を含めた列車の停止などを行った。**

8項「上記「7」は送電停止以外、会社として何らの行動もとっていないと認識しているが、この様な事は否定すべき事と考える。会社の見解を明らかにすること。」について

**会社：ご意見として承らせてもらおう。**

9項「公共交通機関としてお客様の人命・安全確保は基より、各職場で働く社員の人命・安全確保は非常に大切な事と認識している。「緊急地震速報」が出された場合のお客様並びに社員の人命・安全確保に向けた対応マニュアル等の制定並びに社員への配布等により周知徹底すること。」

**会社：ご意見として承らせてもらおう。**

10項「社員の安全確保に対する義務があり、今回の「緊急地震速報」を知りえた管理者等が社員の人命・安全確保のために何ら機敏に行動し得なかったことを教訓に管理者への教育を徹底すること。」について

**会社：ご意見として承らせてもらおう。**

「申」第5号について

1項「今回、報道された内容に対する会社の見解を明らかにすること。」について

**会社：当社に無関係。関知しない。**

2項「今回の事象に関する事実確認等を行ったのか明らかにすること。」について

**会社：行っている。**

3項「事実確認を行ったのであれば、経過も含めて明らかにすること。」について

**会社：問題はなかった。**

4項「事実確認は「エヌ・ケイカンパニー」にシムの製造を発注していた「東洋電機製造」に行ったのか、「エヌ・ケイカンパニー」に行ったのか明らかにすること。」について

**会社：東洋電機製造に行っている。**

5項「「エヌ・ケイカンパニー」作成の「東洋電機製造」他からJR東海に納入されている製品、部品等があるのか明らかにすること。あるのであれば併せて具体的に明らかにすること。」について

**会社：取引会社の一社であり様々な部品がある。**

6項「「東洋電機製造」等からJR東海に納入されている製品、部品等に関する安全性等の確認をJR東海としてどのように行っているのか明らかにすること。」について

**会社：東洋電機製造からの保証に基づき使用している。**

「申」第号について

1項「労働組合に対する説明前にホームページ等で明らかにしたことに對し、またしても繰り返された労働組合軽視に強く抗議する。」について

**会社：**

2項「「事象の調査」で明らかになった事柄の詳細を明らかにすること。」について

**会社：個別の事象となるため回答しない。調査方法は全乗務員に対しては点呼で聞**

き取りを行った。また疑わしい場合は履歴等も調査した。

3項「社内調査の結果」にある「当該 運転士を含む新幹線運転士 8 名」以外には運転中に私用で業務用携帯電話を使用していたのは間違いなのか明らかにすること。」について

会社：間違いはない。職務専念義務違反となる。

4項「私用でなければ運転中の業務用携帯電話の使用は問題ないのか明らかにすること。」について

会社：問題ない。運転士などの場合で考えると、指令電話等の対応と同じである。

5項「8名の新幹線運転士に対する処分について、社内外を含めて明らかにすること。」について

会社：会社としては減給。個人に対しては行政処分が出ているはず。

6項「今後の対応」にある「直接的に安全を脅かすものではありませんが、運転業務に専念すべき会社の指導に反するもの」との認識は、新幹線の安全を軽視したものであり、会社の認識を安全側に改めること。」について

会社：問題はない。安全はATC等で守られているという趣旨である。

7項「これまで「業務用携帯電話」の機能に制限等をかけていなかった理由を明らかにすること。」について

会社：必要な可能性があった。Cメール等に制限をかけた。

8項「中部運輸局への報告」以降、中部運輸局から会社に対して指導等があったのか明らかにすること。」について

会社：口頭での指導があった。

### 業務用携帯電話に関する「お知らせ」について

明日10月1日から取り扱いが変わる。これまでは個人貸与していたが、行路別貸与となる。

現在、全ての携帯を回収している。どの行路に、どの携帯を使用しているかわかるように一覧にしている。これまでより会社からの連絡がしやすくなる。社員間での確認はクルーミーティング時で行う。運転士、車掌間は列番等をやり取りする時に行える。行路別貸与になることで個人間の連絡は出来なくなる。これまで充電等を個人で管理していたものが当直管理となる。個人の管理が必要なくなる。

規定類が変わる。

マニュアルに基づいて、通話について運転士は発信の制限。着信の制限はない。発信は指令、運輸所、車両所当直のみとなる。Eメール、カメラも使えるのは3箇所のみ。運転手から車掌への連絡は他に方法があるため出来ない。アドレス帳登録は3件のみ。他は登録できない。当直を介してのみ登録可能とした。

車掌は、変わりほとんどない。使用目的はハッキリしている。お客様からの要望で外部に連絡をする可能性があるため。

10月1日以降、機能制限について実施日は不明。

以上