

業務連絡

2015/09/03

No. 3

J R 東海 労新幹線 関西地本
業 務 部

9月2日、15時より支社会議室において「申」55号、申3号～8号について組合側幹事と会社側幹事による事前審理を行いました。

会社は6件の申し入れに対して主に「付議事項にあたらぬ」として業務委員会の開催を拒否しました。申5号「のぞみ225号の列車火災に関する申し入れ」については後日、業務委員会を開催します。以下は主なやり取りです。

「申」第55号「松井組合員に対する「訓告」処分に関する申し入れ（2015年7月10日）」

1. 松井組合員への「訓告」処分を撤回すること。
2. 組合はサービック会社とは労働協約を結んでいない。サービック会社は、何に基づいて松井組合員に対する「訓告」処分を通知したのか明らかにすること。
3. 6月22日、松井組合員に通知した「訓告」処分について協議する会社は、J R 東海会社にあると考えるが、会社の見解を明らかにすること。
4. 仮に処分の解決の責任がJ R 東海会社になくとする場合、その解決する会社及び方法、その根拠を明らかにすること。
5. 組合が、組合員の処分や苦情について出向会社（サービック会社）と協議しようとする場合は何に基づいて協議することが出来るのか明らかにすること。
6. 出向規程の「表彰及び懲戒」（第10条）には、「出向社員の懲戒は、会社と出向先会社で協議の上、いずれか一方において、それぞれ定めるところにより行う。」とある。よって、今回の「訓告」についても出向会社と会社が協議した結果の上、通知したと判断される。会社の見解を明らかにすること。
7. 出向規程の「表彰及び懲戒」（第10条）にある「・・いずれか一方において、それぞれ定めるところにより行う」とあるが「定めるところにより行う」とは何を指すのか明らかにすること。
8. サービック会社と会社が協議したのはいつ、どのようなメンバーで協議したのか明らかにすること。

《 議論内容 》

会社：サービックの定めによって行われたもの。当社としては権限外事項であるので、業務委員会の開催はしない。

組合：出向規程に書いている。社内の定めによって出された処分である。会社として責任があるはず。

会社：出向社員の懲戒は、会社と出向会社とが協議しいずれか一方において行うとあるがその通りである。

組合：会社としてその責任があるはずだ。

組合：処分は会社と出向会社とが協議して処分したことには間違いはないか。

会社：そうである。

組合：いつ協議したのか。

会社：そこは査定権の問題であり明らかにしない。

組合：（3，4項目）会社として責任持って協議するべきであると考えている、貴側の回答には納得いかない。

組合：今後、出向会社との協議も進める考えであるが、何に基づいて協議が出来るのか。

会社：他の会社の事なのでどの定めによって何をするのかは知るところではない。

組合：団体交渉権ではないのか。会社として口を挟むとかいうことがないようにされたい。

会社：聞くことがあれば言ってもらいたい。

組合：「定めるところ」とは何か。

会社：出向会社の定め。

組合：貴側としても労働組合の応援をしてもらいたい。出向会社にも指導されたい。

会社：話があったことぐらいは言える。

以上

「申」3号「松井組合員に対する「訓告」処分に関する団体交渉開催の申し入れ」

(2015年8月11日)

1. 松井組合員への「訓告」処分を撤回すること。
2. 出向会社で発生した問題の解決については、会社が責任持って労働組合と協議すること。

《 議論内容 》

組合：これも申55号の回答と同じか。

会社：一緒の事を聞いている。

組合：これは中身ではない。団体交渉の開催を求めているもの。

会社：団交を求める会社は出向会社である。

組合：貴側では団体交渉はやらないのか。

会社：ものによる。会社に関わるものがあるなら検討する。

組合：団交開催の事項にも書かれているので開催するべき。

会社：会社と貴側で結んでるもの。会社と皆さんでやるべきものであれば。

組合：当時、会社から出向していた社員に関する問題である。

会社：出向会社で発生したことについて、当社で関わるべきものであれば該当する。そういう条件にあるもの。

組合：そういう解釈をするのか。出向会社で発生した事柄は出向会社で協議するとはどこに書いているのか。

会社：書いているかどうかではない。中身によって、当事者はどこになるのかという話。団体交渉に参加する当事者の話。

組合：それは貴側。JRから出向している社員に関する問題である。貴側が開催するべきだ。

会社：サービックの定めによって出されたもの。サービック会社に求めるべき。

組合：サービックはサービックで責任あるが、貴側にも責任があるので開催するべき。

納得できない。

組合：労働委員会でも団交開催するべきという命令が出てる。従うべきだ。

会社：協約に基づいて対応している。

組合：対立である。

以上

「申」第4号「事故復旧訓練で発生した損傷事故に関する申し入れ（2015年8月1日）」

1. 復旧訓練で発生した事故の詳細を明らかにする事。
2. 救援カプラーのチェーンがもう片方のカプラーに触れたことが原因であると言われている。一步間違えば重大な傷害事故に繋がっていた。詳細を明らかにすること。
3. 当日、多くの管理者が参加していたが、当日の訓練責任者は誰でどのような指導をしていたのか明らかにすること。
4. 事故復旧訓練の責任者は誰か明らかにすること。
5. 事故発生後の処置は、どの部署がどのような処置を行ったのか詳細を明らかにすること。
6. 事故後の処置によってこの編成（G 1 2 編成）は、何日間の帯泊を要したのか明らかにすること。
7. 会社は今日まで事故の詳細を明らかにしてない。この姿勢は隠蔽であり看過できない。明らかにしない理由を明らかにすること。
8. 早急に事故の詳細と対策を社員に明らかにし、ホームページにも掲載すること

《 議論内容 》

会社：隠蔽はしてない。7月12日の鳥飼基地内の乗務員訓練で発生した事象。連結器を引き出してカップラーの接続の訓練中、模擬機に連結するべきカップラーを訓練対象者が現車に連結しようとしてキャノンプラグのフタを開けてしまった。それに気付いた者が注意して直ぐにフタを閉めに行った。その際に鎖がキャノンプラグにふれてショートした。

組合：原因は何か。

会社：こういう訓練であると指導してが、訓練参加者が把握しないまま不用意に扱ってしまった。業務の確立に関わる部分をしっかりすれば防げた部分。今後、訓練を計画する中で、必要に応じて反映するべきとことがあれば検討する。業務委員会の開催は考えていない。

組合：当日の責任者は誰か。

会社：会社の人間。訓練担当した助役がいた。責任者となれば関西支社。

組合：支社長であると。

会社：組織が判断している。

組合：乗務員の訓練なので当日は運輸所の管理者か。

会社：指導する立場の管理者。

組合：責任者は、当日の現場を任されていた管理者が注意を怠っていたことが原因であ

る。

会社：一概には言えない。

組合：処置はどこ部署が行ったのか。

会社：必要な人間が対応している。

組合：G12編成はしばらく運用できなかったはず。

会社：営業に戻ったのは7月15日。

組合：最低でも2日間空いたと。

組合：この問題を明らかにしないのは何故か。

会社：隠してるわけでもない。こうしてお話しさせて頂いてる。

組合：これは私たちが申し入れたことに対する回答である。現場の社員に対しては、ヒヤリヒヤットでも掲示が出る。災害防止について周知するべきだ。

会社：今後、訓練をやる場合は工夫して実施したいと考えている。

組合：今後の話ではない。今日までの話をしている。7月12日から申し入れた8月11日までこの約1ヶ月間、会社は何も行動を起こさなかった。それが問題だ。

会社：訓練を実施する者の中で話をしていくべきものだという判断。

組合：この申し入れの趣旨は、そこである。何かあったら明らかにする。管理者の不祥事を隠しているとしか取れない。

組合：今日以降も明らかにしないのか。

会社：明らかにされる可能性はある。

組合：9月は運輸所で現車訓練が予定されてる。こういったことが起きないように管理者の現場での注意喚起をするべき。

組合：HPなどでも公表しないのか。

会社：公表する必要のないもの。

組合：公表する公表しない線引きはどのへんか。

会社：内容による。

組合：怪我人が出たかどうかか。

会社：それだけでも判断できない。

組合：怪我人が出ても公表しないこともあるのか。

会社：それは極論。必要な組織が判断する。

以上

「申」第6号「大阪第一運輸所の乗務員の適性要員を求めるための申し入れ」

(2015年8月11日)

1. 9名の運転士に対し、8月の乗組みの勤務表の一部を指定せず、車掌乗り組みで乗務するように指示しているが、その理由を明らかにすること。
2. 指定された9名に対して、事前に説明を行ったのか明らかにすること。
3. 9名の乗務員に対して、それぞれいくつの車掌行路を指定したのか。個別に明らかにすること。
4. 8月の車掌の基準要員を明らかにすること。
5. 年度初の要員計画では、車掌の乗り組みについての説明がなかった。杜撰な乗務員養成計画が原因であると考え。年度初と今後の要請計画について明らか

にすること。

6. 今後もこのような車掌乗り組みへの変更をする考えなのか、明らかにすること。
7. 今後はこうした交番月の変更がないよう、適正な要員配置、勤務計画をすること。

《 議論内容 》

会社：これは要員の話ではなく勤務の話である。付議事項に該当しない。

会社：列車本数など総合的に判断したもの。休日の勤務指定と同様のもの。研修、見習い、お休みなどがあるので基準となるものはあるが、それに対してデコボコが出る。その一時点をもて要員の問題とは直接ならない。

組合：この時季は過去最高の列車本数が運行された時季と関係してるのではないのか。

会社：影響はあるはず。

組合：年度初には要員の提示を受けて議論してるが、一番多い列車本数に見合った要員の確保を、安全と健康を確保するために求めている。今回の問題も勤務の問題とすらさずに極めて要員の問題である。今回はそれが如実に出た事象である。基準人員と見合った要員配置を求める。

会社：各箇所の要員は、業務内容や規模など総合的に判断してその要員を設定している。今回のような様々な要因によって波動に合わせて常々、設定していくとはならない。

組合：貴側で判断するという説明であるが、事前に分かっていたのではないのか。

会社：ものにもよる。

組合：そういうものがあるなら百歩譲って、年給抑制してますとか、ご協力をお願いしますとかの周知をするなどすればいい。社員への説明がない。

組合：個別に9人に誰に何行路指定したのか。

会社：本人には説明してる。

組合：全員納得してるのか。

会社：でなければ乗らない。

組合：強制もある。

会社：一人につき2行路指定した。

組合：今後もあり得るのか。

会社：ゼロではない。その都度、適切な判断をする。

組合：杜撰な乗務員養成計画の結果であるという認識だ。適切な要員配置を求める。

組合：例えば車掌長の勤務表を見ると、大一運も大二運もかなり歯抜けになってる。半分ぐらいしか指定されてない。全部1組も2組も全部埋めることが前提である。抜けてるところを列車長を指定して運用してるが、そんなことをやってるから年休も出ない。

以上

「申」第7号「大阪仕業検査車両所の仕業検査業務の業務委託に関する申し入れ」

(2015年8月11日)

1. 8月3日から仕業検査業務の業務委託会社との関係を変更した理由を明らか

にすること。

2. 7月1日からの新体制をわずか1ヶ月で変更したが、現場社員へは大きな混乱を招き社員の心配や不安を与えた。この変更を判断した責任者は誰なのか、明らかにすること。
3. 上記責任者による社員への説明、謝罪を早急に行うこと。
4. 7月17日に大阪労働局が、大阪仕業検査車両所の仕業検査業務の現場調査を実施した目的を明らかにすること。
5. 大阪労働局が調査した内容、調査結果、指導された内容を明らかにすること。
6. 現場の直営社員と外注化社員の直接の作業指示や伝達、作業の重複などは「職業安定法違反」＝「偽装請負」である。今回の変更はこの間、組合の指摘を受け止めた結果であると考え。会社の見解を明らかにすること。
7. 仕業検査業務において直営社員と外部委託社員とが一緒に作業することに根本的な問題があり、直営社員を減らした検修業務の一部分を外部委託することが違法となっている。違法となる外部委託を中止し、外注化した部分を直営社員に担当させること。
8. 大阪仕業検査車両所の適正な要員が不足していることに原因がある。基準要員を明らかにすること。不足しているならば、委託しているSEK社員をJRに採用すること。
9. 検査体制のたびたびの変更や違法行為については、安全上、重大な問題である。インシデントとして国交省へ報告しているのか明らかにすること。

《 議論内容 》

会社：以前、お話しした内容。

組合：1項はお知らせもあった。それ以降はその後発生した問題。

会社：運用が始まっているので中身の関係は検討させて頂くが、この件の開催は考えていない。

会社：伝達ルートをよりよく明確にするためにと常に検討している。現場にも教育、説明を踏んでいる。混乱とかの認識はない。

組合：わずか1ヶ月で変更したのは何故か。

会社：それがずっと続くという物でもない。適宜いいものがあれば改善していくのは企業努力として当然のこと。

組合：適宜いいものがあると気がついたのは5項目目の内容があったからではないのか。労働局からの指摘があったからではないのか。

会社：(労働局は)来たが、当社としての見解は説明した。当局の考えなのでどういうことを考えて、どういうことを言わんとされてるのか、どういう目的で来たのか分からない。

組合：大阪労働局は国の機関である。労働局自体の役目は分かるはず。

会社：うちが何かを説明するというものではない。当局さんに話をしたほうがいいのでは。

組合：現場の不適切な労働実態を是正する部署である。そういう部署が鳥飼基地に来たというだけで大問題である。

会社：説明会では現場の管理者の回答が出来ていないということだ。「上が上が」としか答えないらしい。「上」というのは支社のことではないのか。しっかりと指導すべ

きだ。

組合：私たちから業務委員会で何度も指摘してきた。その見解は。

会社：よりよいものを追求していくのは当然のこと。

組合：仕業検査の実態はグループ作業としてひとつの編成の検査を行う検査である。一部の作業を外注化することに限界がある。違法となってる外部委託を中止して、直営社員で安全確保することが最善である。

会社：イコールになるとは考えていない。外注化した部分に問題があるとも考えていない。

組合：新しい体制に変えてるが、いちいち外注会社の責任者に報告がまわるような体制になってる。直営で行えば、直接の作業指示や打ち合わせがダイレクトで出来る。これは安全面でも大事なことだ。

会社：ベストな体制が他にもあるかも知れない。

組合：これは国交省に報告してないのか。

会社：必要があれば報告するが今回はしてない。

以上

「申」第8号「さくら561号の車体カバー脱落事故に関する申し入れ（2015年8月11日）」

1. さくら561号の事故の原因、教訓を会社としてどのように受けとめているのか、明らかにすること。
2. 国交省九州運輸局による警告文は、同業とする会社への通知はあったのか。明らかにすること。
3. 国土交通省から、新幹線を運行するJR各会社へ点検と報告が求められているが、会社としての安全対策、安全点検の計画はあるのか、明らかにすること。仮に既に報告したならば報告内容を明らかにすること。
4. 国土交通省からの指示内容を社員に明らかにし、全社員に安全確保の協力を求めることが必要と考える。指示内容を明らかにし会社の見解を明らかにすること。
5. JR西日本が6月頃から走行試験を行ったということであるが、走行試験の目的、内容を明らかにすること。
6. 会社は台車検査周期を延伸し、さらに交番検査の周期延伸を実施しようとしている。この事故を鑑みて台車検査周期延伸を元に戻し、交番検査周期延伸を中止するべきであると考え。会社の見解を明らかにすること。

《 議論内容 》

会社：詳しい話は入らない。業務委員会をするものではない。当社では定められた作業をキッチリ行っていくことに尽きると考える。

組合：国交省九州運輸局から警告文が出てるが、我が社にはなかったのか。

会社：九州運輸局はうちには出さない。うちでの緊急点検は終えている。

組合：国交省からの点検指示はあったのか。

会社：指示が来たので報告をおこなった。床下カバーの取付け状態の点検をおこなって異常がないという報告を行った。

組合：点検はいつからいつまで行ったのか。
会社：8月10日から始めて17日で終わった。
組合：どこの部署か。
会社：全編成の点検を行った。
組合：社員への安全確保を求めるような協力の周知がない。
会社：安全点検をして下さいと指示した。
組合：社員は自発的には安全点検をする。会社組織として全社的に安全確保の協力を求めることが大事である。
会社：現場では班長が指示したりしてる。今のところやるべきことをやりましょうということ。
組合：それでは社員任せでしかない。原因があるはず、会社組織として掲示一枚も出ないのはおかしい。
組合：走行試験の内容は何か。
会社：知らない。
組合：この編成は仕業検査に入っていないのか。
会社：この編成は、通常我社では検査することはない。
組合：ないのか。
会社：緊急事態以外ではない。この件に関わるようなことでうちで見たような実績もない。
組合：実施済みの台車検査周期延伸、延伸しようとしてる交番検査の周期延伸を中止するつもりはないのか。
会社：この事象と今回の事象との関係は何か。
組合：簡単に言うと点検する機会が減る、見落としが増える。
会社：安全を確保するためにどうかということで、統計を取って申請して受理されてる。
組合：社内で集めたデータでしかないので限界がある。
会社：国交省を疑わなくてはいけなくなる。
組合：事故が起きないかと危惧する。心配の声が出ない。出てるのは私たちの申し入れだけだ。

以上