

## 「のぞみ265号殺傷事件」に関する 業務委員会開催！

会社の安全対策への認識を問う！

＝ 警備員を増員し警備強化するより車掌を3名に戻すことが先決である！ ＝

＝ 防護用品を犯人との対峙を目的に搭載するのは、断固反対である！ ＝

### 新幹線車内における凶悪事件に対して、乗客・乗務員の安全確保は防護用品搭載で大丈夫か！？

8月10日、地本は「のぞみ265号殺傷事件」に関する2件の申し入れと「ダイヤ改正以降の解明・改善要求」に関する申し入れについて関西支社と業務委員会を開催しました。参加者は、柳楽副委員長、浦谷書記長、下茂業務部長、笹田組織部長、渡辺組織担当部長。会社側は、甘楽人事課課長代理、出口運輸課課長代理、毛利車両課課長代理、岡本人事課係長でした。

「申」第36号「のぞみ265号殺傷事件」に関する緊急申し入れ（2018年6月12日申入）

#### 《 会社の回答 》

1. のぞみ265号で発生した殺傷事件を時系列で明らかにすること。また、列車内で関係した全ての乗務員（車掌、運転士、JRCP）の当日の対応について、詳細を明らかにすること。

#### 【会社回答】

21時47分頃、新横浜駅から小田原駅走行中の「のぞみ265号」の車内で非常ブザーが取り扱われた為、同区間に停止。車内で刃物を持った男が暴れているとの情報、また怪我をされているお客様を認めた為、最寄り駅の小田原駅で臨時停車した。その後、小田原駅で安全の確認と警察による現場検証を行い、ご乗車のお客様には三島駅で後続の列車にお乗り換えいただき25時21分頃に三島駅を発車し新大阪駅まで運転した。尚、三島駅まで運行した（のぞみ265号）の車両は三島車両所へ回送列車として入庫。この影響により（のぞみ265号）が小田原駅を181分遅れて発車したのを最大、下り線で5本の列車に181分から117分の遅れが発生した。

車掌長は、お客様から（12号車で刃物を持っている人がいる）旨の申告を受け、お客様に避難を呼びかけつつ12号車に急行し、座面で身を守りながら被疑者に対して止めるよう説得を行った。また、スマートフォンを使って車内状況を指令へ動画で

伝えた。運転士は、非常ブザーが扱われたため、直ちに停止手配を取ると共に、後部車掌は、車掌長や指令の指示を受け 13 号車の非常ブザーの復位やドアの開扉扱い等を行った。

パーサーは、車内の状況を指令に報告し、小田原駅での臨時停車を要請すると共に、お客様の避難誘導と安全確保、ドアの開扉扱い、体調不良のお客様へのご案内、車内放送等を行った。

2. のぞみ 265 号で発生した殺傷事件に対して、会社の見解を明らかにすること。

**【会社回答】**

本事象は断じて許せない犯罪行為であり、亡くなったお客様には心よりご冥福をお祈り申し上げます。お怪我をされた方等にはお見舞いを申し上げますと共に、一日も早いご快癒をお祈り申し上げます。当社としては被害を受けたお客様に対して誠意を持って対応させていただくと共に、安全の確保に引き続き取り組んでいく。

3. のぞみ 265 号で発生した殺傷事件に対して、乗客・乗務員の生命と安全確保が第一と考える。会社の再発防止策を明らかにすること。

**【会社回答】**

東海道新幹線の車内の安全確保に向けた更なる取り組みを以下の通り行っていく。

**(車内警備の強化)**

6 月 12 日から警備会社に要請し、車内巡回をする警備員を増員し警備を強化してきた。警察にも協力を要請し、列車内の警乗頻度を増加して頂いている。

**(防護装備の配備)**

不審者から身を守り牽制する装備品を車内に搭載する。また、従来。女性の乗務員・パーサーに配布していた防犯スプレーを男性の乗務員・パーサーにも配布し、全乗務員・パーサーに携帯させる。

**(医療器具の充実)**

ご協力頂く医療関係者を支援する医療器具を追加し、1 編成につき 3 カ所に搭載する。

**(社員教育の充実)**

不測の事態発生時に、速やかにお客様の安全を確保出来るよう社員教育をさらに充実させる。

**(避難誘導や案内放送等の更なる改善)**

乗務員、パーサー、指令員が使用するスマートフォンに迅速且つ適格なお客様案内が可能となるグループ通話システムを導入する。

4. 新幹線車内における乗客・乗務員の生命と安全を確保する為に、早急に車掌 3 名体制に戻すこと。

**【会社回答】**

その様な考えはない。

5. 乗務員の訓練に於いて、暴力・暴行をふるう不審者に対して、これまでどのような対応をとるべきだと指導してきたのか明らかにすること。

**【会社回答】**

危険物の持ち込みや不審物、不審な行為に対する注意喚起を日頃から実施し、異常を認めた場合には、お客様の安全確保を最優先とした避難誘導や警察及び関係各所への連絡を速やかに実施するよう、必要に応じて各種のマニュアルを整備し、指導を実

施している。例えば、脅威が発生した場合には、座席シートや鞆等を使って、相手と十分な距離を取り防御する等の教育を行っている。

6. 包丁等凶器を所持した不審者・犯人に対して、安全確保の観点から車内に護身用器具、防犯器具を搭載すること。駅等についても同様の器具を設置すること。

**【会社回答】**

項目3で回答した取り組みを行っていく。尚、今回の対策は新幹線車内という限られた空間において、速やかに臨時列車して警察による対応を行うまでの間、お客様及び乗務員の身を守ることを目的として配備するものである。その為、現時点で駅への展開は考えていない。

7. 車内の安全確保のために今後、警乗、警備会社などの乗車規模を拡大するなどの考えについて明らかにすること。

**【会社回答】**

6月12日から、警備会社に要請し、車内を巡回する警備員を増員して警備を強化してきた。警察にも協力を要請し、列車内の警乗頻度を増加して頂いている。

8. 新幹線車内における乗客・乗務員の生命と安全を確保する為に、早急に全乗務員に対して訓練を実施すること。

**【会社回答】**

乗務員については、不審事象が発生した際に取りべき行動を6月19日から再徹底し、7月14日迄に完了した。引き続き、新たに車内搭載する装備品や追加搭載する医療器具の使用方の教育を行い、8月末まで完了させる。

9. 今回の殺傷事件における乗客・乗務員に対するメンタルヘルスケアが必要であると考えている。当日以降、担当した乗務員に対する会社の対応、見解を明らかにすること。

**【会社回答】**

乗務員に対するフォロー等、必要な対応は適切に行っていく。

以上

「申」第3号「新幹線車内への盾や耐刃手袋の配備」に関する申し入れ（2018年7月10日申入）

**《 会社の回答 》**

1. のぞみ265A殺傷事件を受けて、新幹線車内に盾や耐刃手袋を配備に至った会社の見解を明らかにすること。また、盾や耐刃手袋を配備する目的を明らかにすること。

**【会社回答】**

不審者から身を守り、牽制する為の装備品として車内搭載する。不測に事態が発生後、最寄り駅等に警察が出動するまでの間、お客様を避難誘導し、不審者とは十分な距離を保ち、監視する際に用いる。

2. 組合として、犯人との対峙を目的とした盾や耐刃手袋の配備は、断固反対である。会社の見解を明らかにすること。

**【会社回答】**

不審者は捕捉せず、不審者には立ち向かわない、手を出さないことを基本に対応す

るが、不審者が暴れたり、凶器を振りかざした際等にお客様へ自らの身を守り牽制する為に防護装備を使用する。

3. 事件後、個人面談では「自分の身を守らないことには、お客様の身は守れない。」と指導している。盾や耐刃手袋の使用目的を明らかにすること。

【会社回答】

2の回答と同じ。

4. マスコミ報道によると座席の座布団を盾にして犯人と対峙するとの報道がされた。しかし、現場ではそのような訓練は全乗務員にされていないとの認識である。なぜ、そのような発表をしたのか、明らかにすること。

【会社回答】

乗務員に対しては、お客様と自身の安全を確保する為に、座席シートや鞆など、刃物に対して防御に使えるような周囲のものを活用することを訓練で教育している。

5. 3月ダイヤ改以降、女性車掌2名クルーが発生している。刃物等を持っての暴力を伴った車内トラブルに対して、乗務員の対応をどのように考えているのか明らかにすること。

【会社回答】

お客様と自身の命を守ることを最優先に対応して頂きたい。

6. 会社は全乗務員に対し、盾や耐刃手袋を配備に至った経緯を明らかにすること。また、全乗務員に対し、意見を聞くこと。

【会社回答】

必要な事柄については、訓練等の場において、説明を行っていく。

7. 乗客・乗務員の生命と安全を守るために新幹線車掌2名から3名体制に戻すこと。

【会社回答】

その様な考えはない。

8. 今回のマスコミ報道に対するプレス発表は、労働組合への説明が一切なかったことに対し強く抗議する。なぜ労働組合への説明を一切行わなかったのか明らかにすること。

【会社回答】

労働組合への説明等は必要に応じて適切に対応する。

以上

《主な議論》

**安全確保には車掌を3名体制に戻すことが先決である！**

組合：今回、指令は非常ブザーの復位と臨停の指示、どちらを優先したのか。

会社：今回の事象では、指令は非常ブザーの復位を指示している。

組合：今回の事象では、臨停の指示を先にやるべきではなかったのか。

会社：これだけの緊急を要する事態には、グループ通話が導入されて臨機応変に対応して

いくことになる。

組合：非常ブザーの復位は誰がしたのか。

会社：最終的には後部車掌である。

組合：12号車に不審者がいて、10号車にいた車掌長が対応したということであるが、犯人が16号車の方に逃げる可能性があったと思うが、後部車掌は13号車で対応してはいなかったのか。

会社：後部車掌が13号車の非常ブザーを復位したのは間違いないが、12号車の看視をしたかは分からない。

組合：分からないというが、この申し入れで後部車掌がどういう動きをしたのか調べなかったのか。

会社：・・・。

組合：お客様がいる訳だから、後部車掌も13号車で看視するのが普通である。緊急通報装置の対応は運転士が行ったのか。

会社：そうである。

組合：緊急通報装置で救急車を要請した時は、走行中なのか、停車してからなのか。

会社：運転士が非常ブザーを押されて停止手配をしている最中であると思う。それも含めて指令に報告して救急車の要請をしている。

組合：小田原駅臨停の判断は何時行ったのか。

会社：小田原駅臨停の判断は、非常ブザーが押されて停止している間は、運転士はしていない。

組合：指令は、車掌長が撮った動画を見て臨停の判断をしたのではないか。

会社：細かいことは分からない。

組合：運転士はモニターで12号車の状況を見たのか。

会社：分からない。13号車で非常ブザーが押されたのはモニターに出るので分かるが。

組合：モニターを12号車に切り替えて確認はやってないのか。

会社：やってないと断定はできないが、やったということは聞いてない。

組合：普通に考えれば、非常ブザーでも緊急通報装置でもモニターに映れば、指令が指示をするのではないか。

会社：指令の指示を含めて分からない。

組合：指令に連絡した乗務員は、誰なのか。

会社：指令は状況を取得し、運転士に非常ブザーの復位をするときには負傷旅客が出ている緊急事態であることと非常ブザーを復位して臨停で次の駅まで行くことを指令と運転士とパーサーを含めた乗務員が報告したことは間違いない。

組合：現地で警察と救急車を手配しなかった判断は何故か。

会社：警察が出動する場合の距離と列車が運転して小田原駅に着く時間を考えたときにベストであったのと犯人の確保、お客様の救済を考えた。

組合：今後も色々な事件が予想されるが、次の駅に行くより現地で手配するケースもあるのではないか。

会社：ケースバイケースである。一般的なセオリーとしては自駅まで運転である。

組合：どんな状況でもか。

会社：自駅まで運転するか、現地で判断するかはケースバイケースであるが速やかに警察を車両に到着させる手配をすることである。

組合：それを判断して基本としていることでもいいか。

会社：一般的にはそうである。

組合：車掌長が動画を撮って指令に送っているが、その指示は指令がしたのか。

会社：指令の指示ではなく本人の判断である。  
組合：後部車掌には、防火扉を閉めるなどの指示はしなかったのか。  
会社：手元がないので分からない。  
組合：詳細を明らかにするように申し入れしているのに不誠実な回答である。  
組合：小田原駅での臨停でドア扱いはどのようにやったのか。  
会社：Dコック扱いである。  
組合：12号車のDコックか。  
会社：11号車である。  
組合：お客様の救済を考えたら、全車のドア開扉と考えなかったのか。  
会社：警察の指示であると思う。  
組合：Dコック扱いは誰がやったのか。  
会社：Dコック扱いはパーサーがやっている。  
組合：パーサーに指示をしたのは指令なのか警察なのか。  
会社：指令か警察かのどちらかと思う。  
組合：指令がパーサーに指示をするのは規程上問題はないのか。  
会社：指令がパーサーに直接指示をすることは規程上ない。  
組合：であれば、パーサーがドア扱いするのは規程上どうなのか。  
会社：規程上パーサーがやっても問題はない。  
組合：臨停でのDコック扱いはどうなのか。  
会社：・・・・。  
組合：今回はたまたま出向社員がパーサーであったので、放送等もやっているが、出向社員以外であった時、どの様に対応を取るのか会社として考えているか。  
会社：JRCPに必要な教育をしてやってもらう。  
組合：必要な教育を実施しているのか。  
会社：実施している。  
組合：今回のMGは、どのような対応を取ったのか。  
会社：お客様の誘導とか体調不良のお客様がいないか車内巡回を行ったり、車内状況を指令に報告している。  
組合：医者への要請の放送は誰がやったのか。  
会社：誰がやったかは分からないが、適切な車内放送をやっている。  
組合：再発防止策として、5項目ほど回答しているが車掌を2名から3名に戻すことが先決である。  
会社：今回、車掌と運転士とパーサーがしっかり対応しているし、協力社員もお客様の対応を行っているので、乗組み体制の変更での影響はなかったのが会社の見解である。  
組合：5項目ほど回答しているが、一人分の車掌がこれまで担ってきた。一人車掌を削ったことで、結果的にこれだけの対策をやらざるを得なかったのである。間違った施策であることははっきり言いきれぬ。  
会社：・・・・。  
組合：車内巡回に警備員を増強するというが、どの程度やるのか。  
会社：セキュリティの観点から明らかに出来ない。  
組合：警備員の役割はどのようなことを行うのか。  
会社：警備員は、不審者を発見した場合は乗務員への速報であるがケースバイケースで速報が先か犯人に対応するかは状況による。  
組合：警備員との契約の中には入っているのか。一般的に警備員の対応は警察の通報だけである。

会社：被疑者を捕らえることを前提にしてなくお客様や乗務員を危険から遠ざける役割を担っている認識である。

組合：刺又は警備員が使用することになっているが間違いないか。

会社：原則的にそうであり、押さえつけることだけを目的にしていない。

組合：これまで中乗車掌が対応していた号車を短巡回行路で賄っている。これは、車内の秩序維持のための巡回が目的ではないのか。

会社：セキュリティの観点もあるし、お客様の対応も多い。

組合：足りないところに巡回をさせている。

会社：そのような対応が発生しやすいからである。

組合：車掌が2名では足りないことを認めているようなものである。

組合：今回は、12号車の前の方の車両は車掌長が、後ろの対応は後部車掌が対応でき挟み撃ちに出来たが、これが例えば5号車で発生したら東京側は車掌長が対応できても前の号車には誰もいないことになる。このようなケースがあるから巡回で対応しているのではないか。

会社：代替えの議論よりも短区間の中で巡回する場所が重複するのもよくない。

組合：何かあった時に車掌がいないから、何かあった時の為に巡回をさせているのである。

会社：車掌がいないからではない。

組合：今回の事件は、きわめて安全の問題であり車掌を3名に戻すだけである。今後、検証を続けたうえで、巡回をいつ外すのかとの議論になっていく。

組合：「各種マニュアルを整備する」と回答しているが現行あるのかそれとも補強して作っていくということか。

会社：マニュアルは現行でもある。世の中で何か起きたときに速やかに必要があればマニュアルを追加したりすることもある。

組合：6番の項目で回答しているが、組合は以前から言っていたことであるが、これまで会社に対応してこなかった結果が今回の事態を生み出したのである。

会社：・・・。

組合：これまでも、新幹線車内では殺人事件もあった。会社の対応が後手後手である。

会社：後手後手ではない。ちゃんと対応していると考えている。

組合：犯人を新幹線車内に乗せないためには、改札口を通らせないのが一番の安全対策であるとする。

会社：安全性と利便性を考えれば、損なう。

組合：利便性の中身を問うが、経費を含めて検討していくコメントでなく、全然やらなとしか受け止められている。お客様も新幹線を利用するのに安全であることが一番である。

会社：社会全体のお客様の声をいただいてやっていく。

## 防護搭載品は能動的に使うもではないと回答する！

組合：今後、乗務員の訓練として現車での訓練なども考えているのか。

会社：考えている。

組合：盾を訓練で触ったが、使用方を管理者が具体的に目の前でやったが、そこまで求めているのか。

会社：少なくとも能動的に犯人に立ち向かっていくことはない。その用具の使い道として助役が説明をしたかもしれない。

組合：本社として、助役に説明の統一をしているのではないのか。  
会社：一方的な話で、私も一緒に訓練を受けておれば議論できるが助役がどう説明したか見てないので、能動的に立ち向かえとは決していない。  
組合：立ち向かうための道具ではないということを確認しておく。  
会社：次の臨停の駅まで自分の命とお客様の命を守るためである。  
組合：防護搭載用品をセキュリティーの観点から明らかにしないと説明しているが、会社としてプレス発表をしているのではないか。  
会社：3号車と15号車の喫煙ルームを業務用室にすることはプレス発表はしている。  
組合：乗務員には口外するなど教育しているが、何故プレス発表をしたのか。  
会社：搭載することについては会社として知らせるべきであると考えているが、どこに積むかわかると不都合であるから、言わないで下さいと社員には教育している。  
組合：言わないけども、喫煙室を業務用にすることでどこに積むかは想像は出来る。  
会社：そう受け取る方もいるかもしれないが、会社としては言っていない。  
組合：今回の事件で協力社員は何名いたのか。  
会社：2名である。  
組合：会社として、亡くなられた方の遺族に何か行動はしたのか。  
会社：個人情報 の範疇であり、ご遺族の心情を察すれば公にはしない。

以上

「申」第37号「ダイヤ改正以降の解明・改善要求」に関する申し入れ（2018年6月12日申入）

《 会社の回答 》

1. アルコール検知器のストローが個人貸与されているが、衛生上の観点からも、半月ごとに取り替えること。

【会社回答】

その様な考えはない。

2. 運転士短区間巡回行路にて、大一両入出庫、引上げ線入出庫担当時は、応急処置ブロック図・規程類等を所持する場合は、携帯端末機を貴重品ボックスに収納可能とすること。

【会社回答】

その様な考えはない。

3. 短巡回行路担当時の夏期の水分補給箇所として、各ホーム詰所を開放すること。

【会社回答】

必要な詰所は開放している。

4. 短巡回行路担当時の冬期の防寒対策について、コートの着用を認めること。

【会社回答】

その様な考えはない。

5. 短巡回行路の中で、巡回担当者の偏りが著しい行路がある。特に98A、95Aについては改善すること。

【会社回答】

行路は乗務割交番規程に基づき、適切に作成している。

6. 案内カード作成については、時間の短縮を図る処置を講じること。特に臨短巡回行路における案内カードは、あらかじめ会社が作成し準備すること。

**【会社回答】**

案内カードの準備に必要な労働時間は確保しており、その様な考えはない。

7. 各所の準備報告時間について明らかにすること。

**【会社回答】**

これまで通り、各項目の詳細を明らかにする考えはないが、業務に必要な時間は確保している。

8. 臨短巡回行路の作成に当たっては、基本行路の作成に準じて、食事時間、休憩時間の確保すること。

**【会社回答】**

行路は乗務割交番規程に基づき、適切に作成している。

9. 短巡回行路で、京都駅で付加時間が発生する理由について明らかにすること。

**【会社回答】**

これまで通り、詳細を明らかにする考えはないが、就業規則に基づき、業務に必要な時間を確保した結果である。

10. 運転士のWトンボ行路及び一丁半行路における各車両所（大一両・東二両）への入出庫を廃止し、短巡回行路に設定すること。

**【会社回答】**

その様な考えはない。

11. J R C P社員の車掌業務を行うパーサー2名（MG・SG）の乗務は、東海会社との契約不履行とならないよう厳守すること。

**【会社回答】**

他会社の内容なので権限外事項であるが契約に基づき、適切に行路を作成していると聞いている。

12. 規定の訂正は、会社の業務に必要なものであり訂正に必要な時間を労働時間とし別に設けること。

**【会社回答】**

その様な考えはない。必要な時間は確保している。

13. アルコール検査における基準値（0.05mg以上）を見直すこと。また、アルコール検査における社内処分を直ちにやめること。

**【会社回答】**

その様な考えはない。

14. のぞみ265号における殺傷事件を鑑み、乗客・乗務員の生命及び安全を確保するため車掌の乗組体制を3名に戻すこと。

**【会社回答】**

《主な議論》

## 出勤点呼とアルコール検査は別にすべきである！

組合：アルコール検査のストローは衛生上問題があると思う。

会社：ストローは貸与品なので、傷んできているとか状況によって、新品と交換するが半月ごとの交換は考えていない。

組合：衛生面や環境面を考えて、使い捨ての紙ストローを使用することは出来ないか。

会社：ストローの個人貸与が純正品であり、計測に影響を与えないのが前提である。

組合：メーカーから、ストローを指定されているのか。

会社：メーカーの純正品を使っている。

組合：メーカーの純正品はそれしかないのか。

会社：そこまで、知らない。

組合：メーカーの純正品はそれしかないのか確認して、他にあれば検討の余地があるのではないか。

組合：アルコール検査における基準値（0.05mg以上）は、何回測るのか決まりがあるのか。

会社：3回やる決まりはある。

組合：3回やる決まりは、どこにあるのか。1回と2回目の間隔はどれだけ開けるのかルールがあるのか。

会社：会社内で定めたルールがある。

組合：全く同じ対応でしているのか。

会社：同じ対応でしている。

組合：同じ対応とする基準はあるのか。

会社：同じ条件でやるように検査の教育はきちんとしている。

組合：決まりごとはあっても組合には明らかにしないのか。

会社：ここでは明らかにできない。

組合：決まってない部分はどうなるのか。

会社：個々の判断である。

組合：現場の助役の判断になるのか。

会社：現場の助役が、乗務員に対し説明し運用されている。

組合：インターバルにより、測定時間が違うことはないのか。

会社：ならないように、管理方が運用している。

組合：運用の違いがあればどうなるか。

会社：出勤時刻が違ったりあるので、測定の間隔が全部同じとはならない。

組合：出勤点呼時やっているのか。

会社：出勤時刻の前にやる。

組合：会社の業務命令でやっているが、これは自己の時間か。

会社：乗務員が任意でやっている。

組合：業務指示でやっているなら労働時間である。

会社：出勤点呼時にやるようになっている。

組合：超勤になってないのではないか。やるなら乗務点呼後にやるべき。

会社：出勤時刻にきてやるのは構わない。

組合：出勤時刻が来てから出勤点呼を受けてやるべきである。

会社：出勤遅延のリスクが上がる。

## **出勤時刻が来てから出勤点呼しても勿論、構わない！ 早目に出勤したら乗務員が任意で行路票を渡している！**

組合：どのタイミングでやるかである。出勤時刻が15時なら15時丁度に出勤してアルコール検査をやっても構わない。

会社：勿論、構わない。

組合：そこが原則であるが、ただ、乗務員が早目に出勤して任意でアルコール検査も早目にやっているのが今の状態であり、原則は出勤時刻であることを確認している。それでいいか。

会社：アルコール検査に限らず出勤点呼を受ける事態の行為のこと。今までもあるがアルコール検査が入る前から何も変わっていない。

組合：早目に出勤点呼を受けた後の労働時間は付いていない。

会社：準備報告時間で、出勤点呼時間は取っている。

組合：1回目のアルコール検査で引っかかった場合、2回目、3回目とやらずがそれも労働時間としてカウントしているのか。

会社：勿論、カウントしている。

組合：例えば、修繕車両所では出勤時刻が過ぎてからアルコール検査をやっている。乗務員の運用とは違っている。

会社：乗務員の任意によってやっている、違いはある。複数回のアルコール検査の時間は確保している。

組合：例えば、15時出勤で1時間前の14時に出勤し、1回目のアルコール検査で引っかかったとした場合、後の2回目から行うタイミングの基準はどこにあるのか。

会社：個別の議論をしても結論は出ない。会社は、適切に必要な時間を確保している。

組合：3回目の時点で出勤不可となるが、勿論出勤点呼後になるのか。

会社：出勤時刻の前か後かはケースバイケースである。

組合：出勤時刻が来てから、何分かの否認になるか分からないが準備報告時間から引いた時間が否認の時間になるのか、その時点で乗務不可で不参の扱いにするのか。

会社：出勤時刻が過ぎてから実施した場合、否認になる。

組合：出勤時刻前に任意で3回目を行い、乗務不可になれば不参になる。正しい運用はどちらか。3回目は勤務時間に入ってから実施し判断するのではないか。

会社：3回目の検査は必ず出勤点呼時刻よりも後ろでやるべきであるとの主張か。

組合：委員がアルコール検査は出勤時刻が過ぎてからやるものであると言うから聞いている。

会社：原則としては、出勤点呼時刻に行うが乗務員が任意でやっている。

組合：出勤点呼は、任意でやってもアルコール検査は勤務時間に入ってからやらずべきであり、準備報告時間にやる性格のものである。

会社：アルコール検査も出勤点呼の一部である。

組合：任意でやったアルコール検査が乗務不可の判断を、どの時点で最終的に決めるのか。

会社：3回目のアルコール検査である。

組合：3回目が任意の時間であったらどうなるのか。不参か否認になるということは統一

性がない。

組合：アルコール検査を後からやると言ったら引っかけた場合に代務を探さないといけないから駄目であると言われた。出勤点呼時にアルコール検査をやらないといけない規約とか決まりがあるのか。

会社：現状の運用としては、出勤点呼時にアルコール検査を実施することは決まっている。組合側委員がアルコール検査を後からやると言うなら、出勤時刻にやっていただくの原則であり、出勤時刻ピッタリに来てやっていただいても結構である。

## 熱中症対策というなら、全乗務員詰所を開放すべきである！

組合：新たに熱中症対策で25番・26番線の乗務員詰所を開放していただいたが、23番・24番線の乗務員詰所を開放しないのは何故か。

会社：25番・26番線の乗務員詰所を開放して十分である。

組合：各詰所を開放するように申し入れしている。

会社：上り列車の数が多いたのが25番・26番が多いので開放した。

組合：熱中症対策で開放したのであれば、23番・24番詰所を開放すべきである。

## 案内カードの作成時間や規程の訂正時間を確保せよ！

組合：巡回行路における10往復の20本の列車の案内カード作成の時間は、どの時点で作成するのか。特に臨行路は大変である。

会社：必要な時間は確保されている。

組合：確保されてないから、申し入れしている。どこに確保されているのか。

会社：必要な時間は確保されている。

組合：答えになっていない。案内カード作成や掲示類の確認など乗務員は早目に出勤して準備しているのである。規程の訂正時間もどこに確保しているのか。

会社：・・・・。

組合：会社が、出勤時刻に合わせて出勤しやってみたらどうか。

会社：・・・・。

組合：準備報告時間を明らかにしないのは、必要な時間が確保されてないので詳細を明らかに出来ないのである。

会社：回答の通りである。

以上