

J R 東海 労 幹 関 西 地 「 申 」 第 32 号
2 0 1 4 年 1 月 2 0 日

東海旅客鉄道株式会社
新幹線鉄道事業本部関西支社
支社長 河原崎 宏之 殿

J R 東海 労働組合新幹線関西地方本部
執行委員長 小林 國博

「1月3日に発生した沿線火災」に関する申し入れ

1月3日午前6時35分頃にJR東日本・有楽町駅近くの建物で発生した火災の影響により、東海道新幹線が正午前までの5時間余りにわたりほぼ全線で運行が出来なくなる事象が発生した。

この火災の影響等により運転再開後も終日ダイヤが大幅に乱れた。このため大阪仕業検査車両所では3日の夜から4日朝にかけて仕業検査施工の対象編成がこれまでになく多く発生した。この中で会社は自ら定めたルールを破る暴挙を行った。

この暴挙は2009年7月、当時の大阪第一車両所を大阪修繕車両所と大阪仕業検査車両所に分けた組織改正の趣旨に反するものであり、さらに安全を無視し運用を優先するものでしかない。また、今回の暴挙により労働条件、作業環境などの変化により事故やヒューマンエラー、労働災害事故が発生することが容易に想定される極めて重大な問題でもある。

よって、以下のとおり申し入れるので、労使協議の場を設定すること。

記

(大阪仕業検査車両所について)

1. 3日から4日にかけて仕業検査が25本行われた。仕業検査車両所では作業ダイヤ上不可能な施工本数である25本もの仕業検査を行った理由を明らかにすること。
2. 仕業検査施工本数を翌日か他社両所での施工にする等により、大阪仕業検査車両所での施工本数を25本以下にする為の努力を行ったのか明らかにすること。
3. 通常「点検」と称して現場を徘徊している現場管理者が、3日から4日にかけては現場管理者が現場にいなかった理由を明らかにすること。
4. 仕業検査を申告担当者に施工させた理由を明らかにすること。
5. 仕業検査は4名(A・B・C・D担当)体制で施工することが定められているが、なぜ3名(A・B・C担当)体制で施工させたのか明らかにすること。
6. 5項に関連して、仕業検査の3名(A・B・C担当)体制による施工に問題はなかったのか明らかにすること。
7. D担当の作業を誰に、どのように行わせたのか明らかにすること。

8. 7項に関連して、D担当のチェックシートはどのように対処したのか明らかにすること。
9. 3名体制で仕業検査を施工させたことにより、本来D担当と行うとされている員数管理（作業前の「持ち出し数」確認や「材料」確認）ができなかった。この事に関する会社の評価を明らかにすること。
10. 3名体制で仕業検査を施工させたことにより、「アリス入力」が行えなかったが、どのような後処理を行ったのか明らかにすること。
11. 3名体制での仕業検査でも検査終了となるのか明らかにすること。
12. 3名体制での仕業検査施工は、仕業検査手順書に基づく「標準化作業」施工となるのか明らかにすること。
13. 申告担当者に仕業検査を施工させたことにより、検査時に携行する工具類を足りず携行出来なかった。この事象に対する会社の評価を明らかにすること。
14. 申告作業施工については申告作業手順書に基づく標準化作業となるが、どのように指示を行ったのか明らかにすること。
15. 14項に関連して、申告作業手順書に基づく標準化作業を指示したのであれば、大阪修繕車両所の社員に対して手順書の配布や教育等を行ったのか明らかにすること。
16. 大阪修繕車両所の社員が行った申告作業について、申告作業手順書に基づく標準化作業が行われていたのかどうかを大阪修繕車両所として確認したのか明らかにすること。
17. 大阪修繕車両所の社員が行った申告作業のアリス入力、チェックシート、パンタグラフ点検の指示書記入等はどのように処理したのか明らかにすること。
18. どのような場合でも仕業検査を正規の4人体制で行えるようにするために、徹夜勤務を日勤及び夜勤とする人員配置にすること。
19. 現場長が4日の終了点呼に立ち会ったが、現場で苦勞した社員に対する労いが一切なかった。現場長としての見識を疑わざるを得ない事であり全く強く抗議する。

(大阪修繕車両所について)

1. 大阪修繕車両所の1月3日の夜勤者に対して、大阪仕業検査車両所の申告作業を行わせた具体的な経緯を明らかにすること。
2. 大阪修繕車両所の何名の社員を、大阪仕業検査車両所のどのような業務に従事させたのか具体的な作業内容を明らかにすること。
3. 大阪修繕車両所の社員を大阪仕業検査車両所の業務に従事させているが、その間、大阪修繕車両所では夜勤者が欠員状態となっていた。大阪修繕車両所の欠員を補完する社員の手配（緊急呼び出し等）を行ったのか明らかにすること。
4. 大阪修繕車両所が欠員状態となっていたときに、修繕作業が発生したらどうする計画だったのか明らかにすること。

(共通する項目について)

1. 2009年7月に会社が強行した大阪第一車両所の組織改正により、大阪第一車両所は大阪修繕車両所と大阪仕業検査車両所に分けられた。しかし今回の事象に伴う作業のように大阪仕業検査車両所と大阪修繕車両所の車両所間をまたいだ作業が頻繁に起きるようでは、車両所を分けた意義はどこにも見いだすことが出来ない。また、この様な事が続けば労働条件、作業環境などの変化によって事故やヒューマンエラー、労働災害事故が発生することが容易に想定される。よってもう一度原点に戻って大阪仕業検査車両所と大阪修繕車両所の体制を元に戻す・大阪第一車両所当時の体制に復帰して再出発するべきと考えるが、会社の見解を明らかにすること。

以上