

「平成27年度 要員計画について」の提示！ 「車両データの活用等による検修体制の見直しについて」について業務委員会を開催！

4月20日、16:00より支社会議室において、標題の課題について業務委員会が開催されました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田組織担当部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、畑運輸課課長代理、山本車両課課長代理、秋定人事課係長でした。

会社側から資料による説明がありその後、質問、議論を行いました。

《「平成27年度 要員計画について」の説明》

1. 平成27年度初要員数

「その他」については非現業を示しており、基準人員175名のところ214名である。「出向」については基準という概念がないので224名である。「新採者」は*印に示しているが関西支社での採用の者である。それら全て含めて基準人員は1,982名のところ、社員数2,593名が平成27年度初の要員数である。

2. 平成27年度要員計画

(1) システム化・省力化等

「平成27年度施策一覧」にある施策としてこの2件を予定している。車両データの活用等による検修体制の見直しについての内容は、車両データ分析センターの新設、仕業検査検修体制の見直し、走行管理業務の業務執行体制の見直し及び移管である。平成27年度の定期異動日を予定。計画数は12減。

もう1件は、大阪仕業検査車両所新大阪支所の体制の見直しで、6減となっている。2月に詳細の提案資料を配布しているが、資料の中では新大阪支所が10名の減、移管を受ける側の大阪第二運輸所は一般が+3、管理+1で締めて4名。支所で△10、大二輪で+4なので差し引き△6となる。これらを併せて今年度予定しているのが18名減である。

(2) 出向計画

いわゆる定年出向として約25名を予定している。これ以外の出向については、必要に応じて個別に実施する。

(3) 採用及び退職

①採用実績

第1項の新採35名とあるが、その35名の系統別の内訳である。

②平成26年度退職実績

定年退職が55名。その他の退職は26名。

③専任社員数

平成26年度初は196名、うち出向は117名。平成27年度初は168名、うち

出向は93名である。

(4) 乗務員養成数

要員計画数の運転士は、約50名。車掌は約60名を予定している。駅異動は、計画数は約20名で異動時期は平成27年12月を予定している。

その他、参考資料で年齢構成の資料を付けている。

《「車両データの活用等による検修体制の見直しについて」の説明》

1. 実施内容

一つ目は、車両データを分析する「車両データ分析センター」の新設を行う。二つ目はこれに伴い仕業検査の業務執行体制の見直しを行う。三つ目は、走行管理業務の業務執行体制の見直し及び移管並びにこれらに伴う新大阪支所の廃止を行う。新大阪支所の廃止については2月に新大阪支所の申告業務体制の見直しについて提案していたがこれら二つを併せて結果的に新大阪支所の廃止となっている。

2. 実施箇所及び要員増減

(1) 車両データ分析センター

実施箇所は大阪仕業検査車両所になる。管理者は日勤が2名。一般は、日勤が2名、夜勤が1名となり要員増減は、管理者がプラス2、一般はプラス6である。

(2) 仕業検査

大阪仕業検査車両所の現行、変形12、これは夜勤であるが6出面。具体的には3名×2班。これが改正で変形12×4、いわゆる2名×2班という体制になる。計画数は7名減である。

(3) 走行管理業務

現行、大阪仕業検査車両所の新大阪支所にある走行管理業務については、管理者が日勤×2名、一般は事務担当も含めて日勤×21名であった。これらが新大阪支所からなくなる。その上で、一部業務について大阪修繕車両所と名古屋車両所に一部業務を移管する。

大阪修繕車両所については、台交担当と書いているが、台交の時に試運転業務を行うが新大阪支所が行っていた試運転業務を大阪修繕車両所に移管する。現行、大阪修繕車両所について、台交の責任者が交8で1名いるが、改正後は交8の1名に加えて夜勤者(変形12)を2名追加する。計画数としてプラス2。

名古屋車両所は、管理者の交代4形1名が、日勤×1と夜勤×1ということで管理者がプラス1となる。これは走行管理の仕事を持つことになることへのプラス1である。一般は交代8形が出面、いわゆる徹夜勤務が2出面となりこれは新大阪支所で行っている指令申告の対応業務を名古屋に移管することとして7名増となっている。

3. 実施時期

平成27年の定期異動日である。

4. その他

12月の提案資料を確認して頂きたいが、当時は仕業と交検と走行管理業務を見直すとなっている。今回、交番検査の件がないが、交番検査の見直しについては別途提示するとなっており今回の提案には入っていない。

別紙の説明として、大阪仕業検査車両所に車両データ分析センターが設置され、その配置箇所の説明資料であるが、大阪仕業検査車両所に検修科があるがその配下に車両データ分析センターを設置することにする。

《「平成27年度 要員計画について」の議論内容》

組合：運輸の基準人員、社員数は管理者も含めての数か。

会社：そうである。

組合：その一般社員、管理者の内訳はいくつか。

会社：手元がない。今までも明らかにしていない。

組合：基準人員の乗務員の数は明らかにする考えはないということか。

会社：昨年度同様に出している。

組合：退職実績の「その他」は、どのような理由か。

会社：ほとんど自己都合退職である。病気で退職した理由はない。

組合：専任社員数の専任Vの社員は何人か。

会社：専任の種別については明らかにするつもりはない。

組合：乗務員の運転士、車掌の平成26年度の実績は何人か。

会社：概ね計画どおりとなっている。

休日出勤解消の具体的努力は何か！

組合：数的には予定どおりという状況か。休日出勤が解消されていないが要員との関係はあるか。

会社：昨年は3泊程度として概ね計画していたどおりとなっている。休日勤務についてはお客様の需要にお応えするために必要な分は列車を走らせるためにご協力を頂いているところである。引き続きご協力をお願いしたい。

組合：解消の努力をするという事に関してはどうなっているのか。

会社：要請は最大限行っている。効率的な行路等の検討は不断に行っている。もちろんそのスタンスには変わりはない。

組合：昨年の計画が3泊であったが4泊が発生した。その人員の説明は。

会社：詳細には把握していない。大層の方は3泊で収まっていて一部の方が4泊となっている。そういう意味では当初の予定3泊どおりである。

組合：以前は1泊ないし2泊と言っていた。昨年は285Km/hハンドル訓練があるから3泊程度と言って4泊が発生した。私たちの認識は3泊と言ったら3泊までである。

会社：ジャストにはならない。多少の前後はある。大層の方が4泊となれば3泊程度はどうかと言えるがそこまでではない。

組合：今年はハンドル訓練がないので3泊までのはずである。

会社：今年度はその表現からいえば2泊から3泊程度と考えている。

組合：4泊はないのか。

会社：例外的に入ることはあるかも知れないが、大層の方はその程度である。

組合：採用実績が前年に比べて減っている。その前の年が65名、前年44名、35名と減ってるがこの理由はなにか。

会社：長いスパンで需給が一致する数である。採用の数は退職される数と休日出勤の数をふまえているので単年の数では一致しない。グラフにもあるが一時期の大量退職の時期が終わっていて退職者のトレンドが減っている過程である。採用数が対前年比、対前々年比でいくと減っていつてるように見える。

組合：退職者に見合わせた採用が減ってるということはスリム化していくという方針なのか。

会社：より効率的な要員体制を検討するのは不断に行っていくことにはかわりない。

組合：出向の実績はどうなってるのか。

会社：昨年度は35名の予定で概ね予定どおりである。

引き上げ検修業務の移管で大二運の年休が出にくくなるのでは！？

組合：引き上げの検修業務を運輸所へ移管するが列車長の7名が指定されている。予備月に検査業務を行うと列車長、車掌長が足りなくなる。昨年度は列車長、車掌長の年休が発給しにくくなっていたが、それは認識しているのか。

会社：出づらい出やすいという認識はない。

組合：大二運では年休が出にくくなっているのは車掌長、列車長である。休日出勤は年休を出す手段でもあったのではないのか。

会社：結果として休日出勤をすれば年休が出やすくなる。

組合：もっと車掌長、列車長の養成をするべき。

会社：一つの断面だけを見て増やすとか補充するとかの考えはない。

組合：駅異動で再び戻ってきた数と内訳は。

会社：戻ってきた方は7名。

組合：JNRは戻ったのか。

会社：種別を分けることはしていない。

組合：新採の数が減るということは駅へ配属される新卒者も減るということか。

会社：駅は乗務員の母体という意味合いもありたくさんいたような状況であった。たくさん過員を抱えている状態を解消してきて基準に近づいている。駅異動の数も緩和してきている。20人という基準はない。

組合：年休の消化率はどれぐらいか。

会社：5所で17日程度ぐらい。

組合：車両所のデータは。

会社：車両所は出やすい。

組合：運輸所で所定行路のところに年休を申し込んでいる箇所に休日出勤を指定している問題がある。年休消化率が悪くなる原因でもある。改善すべき。

組合：1年間で年休が出やすい月があれば前広にして明らかにするべき。

会社：出にくい出やすいという認識はない。

組合：5所で臨時列車の持ち回りをしてるはず。

会社：月々状況が違う。順番に機械的に回すようなやり方はできない。行路の割り振りは均等に行ってる。

組合：会社としては付与した年休は全て消化して欲しいと思っているのか。いないのか。

会社：その意図は持ってない。

組合：要員を組むときは、年間休日120日と年休20日を基本にして組むはずである。年休を流している現実を見れば要員が足りていないということになる。

組合：出向予定としてあるが、出向先の予定は決まっているのか。

会社：決まっていない。

組合：この時期に出向会社からオファーが出尽くしているのか。

会社：一定の断面だけを見て出尽くしたとという判断ではない。

組合：出向予定者の25人は管理者も含むのか。

会社：含んでいる。

《「車両データの活用等による検修体制の見直しについて」の議論内容》

組合：車両データ分析センターの管理者2名は多い。具体的な業務内容は何か。

会社：日勤でセンター所長1名、助役1名。分析センターで分析されたデータについて承認する行為が必要になる。これを分析センターの管理者が行う。

新大阪支所を廃止！車両データ分析センター新設！

会社：いろいろな考え方がある。分析センターは365日稼働する職場。毎日、日勤で管理者が出てくるのは大変であるので2名とした。データ分析の特殊な作業をする職場でもある。

組合：日勤2種×2というのは出面ではないのか。

会社：出面ではない。要員としての数。2人ということ。日勤×2のうちの一人名は、アリスの承認行為や計画的な仕事をする。残る日勤×1と夜勤×1名は日々のデータ分析をする。

組合：「データ分析」とは、日常業務から入力するアリス端末から発せられたデータとS S無線で集められたデータを一緒に解析するという内容か。

組合：データの項目は今全部明らかに出来るのか。

会社：取れるデータはありとあらゆるもの。モニターに取っているものは全て解析できる。

組合：取ったデータは具体的に検修業務にどのように反映されるのか。

会社：前回の提案した際に車両データを活用することで仕業検査などの業務を見直すと説明した。仕業検査を見直した後は、仕業検査では、ATCチャートの確認、保守情報画面の確認の二つはアリスの解析におきかえる。交番検査は別途提示。今回は仕業検査と走行管理業務の見直しについての検修体制の見直しであるので、修繕ではこれまでどおり行っているもの。

組合：仕業検査で出面4から出面3へと説明があった。現行、社員3名とSEK1名の出面4名でやってるが、具体的にそれがどう変わるのか。

会社：現行、変形12形×6はJRだけの要員である。3名×2班というイメージで見て頂きたい。これが変形12形×4になるのでJR社員が2名×2班になるということ。SEKは今は1班につき1名ついているが、引き続き1名つく。結果は3名になる。

組合：現行50分の仕業を行ってるが変更後は変わるのか。

会社：変更後も50分を基本として仕業検査を考えている。

組合：では4名で50分仕業が3名での50分の仕業検査になるということか。

会社：そうである。

作業担当者を減らす時間が同じ！これって労働強化じゃないの！？

組合：業務の内訳を明らかにしてもらいたい。

会社：内訳の詳細については、関係する社員に事前に教育を行っていくのでお知らせする。仕業検査で行っている一部の業務をおきかえることと、全体の検査の組み直しを行うのでその結果3名の出面で50分の仕業検査の体制が可能となる。

組合：現行、ATCチャートの確認と保守情報画面にかかる時間は5分とかかかっていない。

会社：ある程度の本数の短縮は出来るとくんでる。

組合：作業ダイヤでは会社の方では何分を省略できると考えているのか。

会社：ATCチャートは1号車と16号車の両方のチャートがあるのでそれぞれ数分かかっている。保守情報画面の確認とを併せて10分程度になるのかと考えている。

組合：それぞれと言うが同時に行っているのではないのか。

会社：現場でまた説明するが、トータルで10分ぐらいの業務量としての分を置きかえようとしている。他の業務についても組み替えを行い50分で行えるようにする。

A担当、B担当の内容も変更になる。

組合：簡素化、省略化するのは、ATCチャートと保守情報だけか。

会社：導線の見直しと、今回は客室検査についてはSEKへ委託することを考えてる。

組合：それは、全てか。現行B担当の行っている中廻り業務を全てSEKに委託するのか。

会社：そうである。

組合：他にあるのか。

会社：それらを含めて導線なども見直して結果的に3名50分で施行する。

組合：どう考えてもこれだけでは1名減の業務量にならない。屋根上の関係で1号車から登って16号車で降りることはあるのか。

会社：導線等は見直す但詳細は関係する社員にお知らせする。

組合：ここで明らかにすべき。

会社：ここは要員関係の提示をする場であるのでそれ以上は現場でお知らせする。

組合：細かい数ではなく具体的な数字が出ている。その根拠があるのではないのか。

会社：具体的には、3名×2班が2名×2班になる。その考え方は、チャートの置き換え、SEKへの委託、全体的な導線の見直しを行うということ。

組合：もっと前広に説明すべき。

会社：要員の提案は、要員の増減をお示しする場。細かい作業ダイヤを説明する場ではない。

組合：安全かどうか判断できない。4人の作業が3人になる。安全かどうかわからない。何が担保にした提案なのかを知りたい。一人の作業者がかかっていた50分の仕事がどこに回るのかを知りたい。

組合：側検査の作業時間は何か今、明らかにして頂きたい。

会社：細か過ぎて、今ここにはない。

組合：教育、訓練はいつ頃行うのか。

会社：6月を予定している。

労働組合は会社の提案をチェックするもの！提案の詳細を説明すべき！

組合：現場の作業が変わる。仕業検査50分で人が一人減る。時間にしたらATCと保守情報を省略するだけ。

会社：例えば、A担当が屋根上に1号車から登って16号車から降りるなど、導線を変えれば別の検査をすることも可能になる。

組合：具体的な作業ダイヤは決まっているはずだ。

会社：現場で説明していく。

組合：社員一般としてここに来てない。労働組合として提案を受けてそれがどう安全が担保されていてこれを現場に導入して頂いていいものかどうかを判断しないとイケない。それを無視されているように感じる。

会社：考え方は違わないが、確定した作業ダイヤは現場でお知らせすることは出来るはず。

組合：我々が求めていることを明らかにしないということをお話しておく。改善して頂きたい。

会社：安全の担保ということの観点については、これまで概ね2運用に1回でしか見えていなかった検査について、常時監視、365日、24時間走ってる間、常時データを拾って異常があれば確認が出来るという体制になる。そういうことを活用して仕業検査の見直しをするという考え方である。基本的には品質を向上させる施策を行っている。トータルの車両の品質は上がると考える。

50年間安全を保ってきた車両検修の人間性を無視したデータのみの 品質管理の安全性は大丈夫か！？

組合：労働組合とすれば、データだけの品質管理を求めているのではなく、今まで50年間安全を保ってきた目視検査、触手検査の現場のデータを修繕・検査するという基本がある。そのスタンスで安全の担保を我々は求めている。

会社：機械が得意とする分野は機械を動作したときに品質が上がる。人についてはミスをしやすいものではなく、人の感性によって判断出来るものにより集中していく、そ

うすることでトータルで品質が上がるのが検査に望ましい。検査により集中できる環境と言われているので、その関係を考えて見直しを考えている。

組合：我々はそういう姿勢が感じられない。詳細を明らかにするべき。

組合：もっと具体的に言えば、仕業のA担当が屋根上に1号車から登って16号車で降りて、16号車から側検査をして帰ってきて、1号車で運転台の検査をするということか。今まで側検査はしていないのに50分の中ですということか。負担増、労働強化になる。非常に問題がある。

会社：50分という時間の中でちゃんと仕事ができるのであれば、その範囲の中で指示するものであり、50分で出来ると考えている。

組合：我々はそういう姿勢が感じられない。同じ時間で一人減らされたら負担が増えて労働強化になるという考えである

組合：先日の経営協議会でサービスを提供するには時間が必要、時間がないと労働災害が発生すると言った。人事課長はけして慌てないで下さいと慌ててする作業はいつさいないと回答された。労働強化につながる負担が発生する提案はおかしいと言うしかない。

組合：(別紙の)引き上げの△6と走行管理(一般)の△21は別のものか。

会社：別である。引き上げの△6は、第二運輸所への4人(一般3に管理者1を加えたもの)を足してる。新大阪支所の申告業務、当直業務が△10、この申告業務に関するものは2月にお知らせしてる。本日の提案は、新大阪支所の内の走行管理業務と事務部門の仕事として標準的な業務の必要な要員を会社として考えてる要員が△21という数をお知らせしてる。

組合：走行管理の申告部門を名古屋車両所へ移管するということか。

会社：そうである。

組合：走行管理で行っていた日常的に行っていた振動検査はどこで行うのか。

会社：今回提案している車両データによる分析に置き換える。

組合：アリスのデータの分析、解析を行うということに置き換えるのか。

会社：12月に提案したアリスの置き換えと、台車温度検知装置を地上側に設置するので、これらのデータ等でこれまで以上にオンタイムで毎日走ってる振動データ等を取り組むことになる。それが日々チェック出来るようにする。

組合：分析センターで8名増えて管理者が2名増える。名古屋車両所では8名増えて管理者が1名増える。仕業検査車両所の走行管理で△23で管理者が2名減る。仕業検査車両所では△7だが管理者は減らさないのか。

会社：仕業検査では班の数が変わらないし、業務量も2班で平均一日23本の仕業検査、申告業務ということでそれらの管理の体制は変わらない。

組合：アリスのデータを活用すると言うが、700系はどうするのか。

会社：台車温度検知装置(12月に提案あり)によってデータで日々チェックするので健全性は担保できる。今まで7万キロで点検していたものを、毎日本線上を通過する毎に台車の温度をチェックすることになる。より安全性が向上する。

組合：700系のATCチャートについても省略するのか。

会社：そうである。

組合：台車温度検知装置は何カ所あるのか。

会社：最終的には2箇所。小田原～新横浜間に1箇所導入する。その後豊橋～三河安城間に設置する予定。

組合：二重系が基本であるが大丈夫か。

会社：上りと下りに1箇所。

名古屋車両所に申告業務を移管！中間駅として機能させる目的！

組合：名古屋車両所の＋7は、増やすということか。

会社：新大阪支所は全て日勤で行っていたが、これから名古屋は中間基地となって色々な申告があった時に直ぐに乗れるようにしたい。365日24時間、上りでも下りでも対応できるように考えて常に対応できる要員とした。

会社：ここに示しているのは基準人員であり、実員については廻るように適切に措置をするので必ずしもこの数字にはならない。

組合：走行管理の仕事が出来るように常時、居るということか。

会社：新しく勤務が出来る。

組合：大阪修繕車両所の改正の変形12形×2は、大阪修繕車両所の全体の要員にではなく専属のパートとしての数か。

会社：これは基準人員なので、2人で専属なのか何人かで交代して廻すのかは運用次第である。どの時間帯でやるかとか始終業時間帯の話は関係者にお知らせする。

組合：大阪仕業検査車両所の引き上げと走行管理にいる社員が名古屋車両所へ転勤するということか。

会社：必ずしもそのとうりでもない。直接的に全員が来るということでもない。俗人についてはこれからの検討である。

組合：問題などあれば申し入れを検討していく。

以上