

ダイヤ改正以降の職場の問題について業務委員会を開催!

申し入れ!

第33号「仕業検査体制の変更、実施後の申し入れ」

第38号「電力設備不具合」による列車遅延に関する申し入れ

第41号「交番検査周期延伸・交検新体制」に関する申し入れ

5月30日、13:30より支社会議室において、3件の申し入れに關しての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、笹田法対部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

「申」第33号「仕業検査体制の変更、実施後の申し入れ」(2016年3月18日申入)

《 会社回答 》

1、ダイヤ改正後、(東京、大阪の)各車両所ごとの仕業検査施行本数を明らかにすること。

【回答】1、2項を一括回答する。ダイヤ改正による基本運用表上の仕業検査施行本数の増減はない。ただし、仕業検査施行本数は、日々の輸送状況に左右される。なお、各所の施行本数を明らかにするつもりはない。

2、「平成28年ダイヤ改正説明会」では仕業検査体制変更は交番検査延伸に伴って交番検査が1日9本から6本に変更され、この3本を大阪仕業検査車両所と東京仕業検査車両所で仕業検査を行なうためであると説明を受けた。しかし、毎日、大阪仕業検査車両所と東京仕業検査車両所でそれぞれ2～3本の作業が行われ、東京、大阪の合計で1日、4～6本の仕業検査が行われている状況である。説明とは違う本数になるのは何故か明らかにすること。

3、班長(ヤ)の0:00～0:15。班長(ヤA)の0:15～0:30。仕業検査担当(ヤ)の0:15～0:30。申告(ヤ1)の0:15～0:30。申告(ヤ2)の0:30～0:45。申告(テ2)の15:00～15:30。申告(テ3)の15:30～16:00に休憩を変更した理由は何か明らかにすること。またダイヤ改正後、休憩時間の変更がどれほど発生したのか明らかにすること。

【回答】3、4項を一括回答する。休憩時間は、体力面等を考慮し、現在の設定が効果的であると判断した。なお、休憩時間変更は、作業進捗に応じて実施しており、問題はない。また、その実績を明らかにするつもりはない。

- 4、 作業班の休憩時間を0：15～0：30に変更した理由は何か。またダイヤ改正後、休憩時間の変更がどれほど発生したのか明らかにすること。
- 5、 4月5日、作業A班の休憩時間が2：30～2：45に変更された。会社は、ダイヤ改正の説明会で、業務の都合上、多少の時間変更はあると説明したが、なぜ、2時間以上の休憩時間の変更となったのか明らかにすること。また、この変更は誰が判断して指示したのか明らかにすること。
- 【回答】 5、6項を一括回答する。作業検査の施行状況によって、休憩時間の変更を指示している。その時々状況によるが、管理者もしくは班長が判断して指示をする。
- 6、 休憩時間の前倒しの変更があったと聞かすが、どのような時に誰が指示し、誰が確認するのか、明らかにすること。
- 7、 休憩時間の変更の際は、日にちを跨いで取らないというが、その理由は何か、明らかにすること。
- 【回答】 日をまたいで休憩時間を変更してはならないという考えはない。作業検査も施行進捗状況によって、適切に休憩時間の変更を実施している。
- 8、 テ2、テ3の作業検査施行本数と施行編成はいつ、誰が決定するのか。また、施行本数はどんな理由で決定するのか明らかにすること。
- 【回答】 基本的に、鳥飼基地の作業検査施行本数は、検修当直と運用指令が調整し当日に決定しており、施行本数の割り当ては、検修当直と列車当直が該当編成の鳥飼基地への到着時間等を考慮して決定している。

以上

《 若干の議論 》

組合：交番検査の周期延伸に伴って3本を大阪でやるとなっていた。本数は3本と決まっていたのではないのか。

波動！波動！でどんどん業務が増えないか！？

会社：基本運用上では、作業検査の施行は23本と決まってる。それに対して臨時列車が走り、波動の業務として発生する。その中に交番検査による3本の増が含まれる。どれぐらいかという質問に対しては3本程度であると答えている。

組合：東京と大阪で併せて3本増えているという認識か。

会社：日によるが、臨時列車の本数に従うので必ず3本という実態ではない。

組合：業務量が増えになり3本が必要となった。3本だけをやればいいのに3本以上仕事している。

会社：基本があり、臨時列車が走る。臨が走れば走るほど増える。交番検査の3本は物理的に増えている。波動となれば交番検査の分も臨時列車の分も含まれる。それを出来る場所で行っている。

組合：確認だが基本運用上の数は23本でいいのか。

会社：はい。

組合：その中に交番検査で増えた3本は含まれないのか。予め決まってることなのになぜか。

会社：含まない。走行距離などで日々調整して、どこにはめ込んでいくのかという判断は当直と指令とが調整している。

組合：臨時列車に増減があると言うが、交番検査の延伸以前からあるのではないのか。

会社：ある。以前から増でやってる部分はある。大阪で班を増やしたのは、今まで臨時列車の部分で対応していた部分があるが、交番検査の分で増えた3本の分の施行を併せた波動を考えた場合、1班増やすことが必要と判断したため。

組合：1班増やした理由は、交番検査の3本の施行を行うためか。

会社：そうです。日々の作業の中でこの列車が、交番検査で増えた分であるということの指定は出来ない。日によっては3本ない日もある。

日常的に仕業検査施行本数が増えてる現実！

組合：日常的に仕業検査の施行数が増えているという認識はあるか。

会社：交番検査の増えた分によって、以前よりは増えてるという認識はある。

組合：交番検査の3本を除いての認識はどうか。

会社：それはない。臨時列車がどれだけあるかということにもよる。トレンドとしては変わらない。

組合：3本という数字にも違和感がある。交番検査は365日行わないが仕業検査は365日施行する。その日数の違いから交番検査の3本を仕業検査に当てはめると2本弱の施行で仕業検査が可能である。

会社：3本程度である。

組合：それ以上に増えてるではないか。

会社：それは臨時列車の分。

組合：最初の会社の説明が違っていた。

会社：仕業の9から6名に減ることで3本増えますと説明した。

組合：東京には3班あるがそこでも増えている。大阪でも増えている。最初の説明とは違ってる。

会社：臨の分はあると説明している。業務量の提示はあくまでも基本運用上の数である。

組合：臨の設定については日々変わるものがあると思うが、日々増えているのはおかしい。

芸能人じゃあるまいし、「トレンド」増えたってうれしくない！

会社：トレンドとしては増えてる。業務量が多くなることについての配置は行ってる。

組合：作業本数の上限はあるのか。

会社：今のところ考えていない。廻しについての検討はしている。

組合：23本以上は可能であるということか。

会社：3本程度増えるということである。基本と臨という概念を持つてる。東京と大阪で3本程度増えるという説明であったが、それが毎日2本と4本なのかという色づけをしても意味がない。

組合：臨は四半期毎に決まる。交番検査が増えた分は年度初で分かっていること。その予め決まっている数が分かっているのに臨の数とにかぶせて施行していることに納得出来ない。

予め分かっていることでも波動に含め、何か誤魔化^{なん}されてるような…！？

会社：基本運用上に区分けすることの意味づけが分からない。

組合：休憩時間の変更が慢性的に変更されている認識はあるか。

会社：慢性的かどうかは分からないが、変更があることは認識してる。

組合：会社が決めた休憩時間であるのに、決めた通りに休憩時間がとれていない現実があ

る。そのような勤務はあり得るのか。

会社：休憩時間の変更は基本的にあり得る。駅でも普通に変更がある。労働基準法でも鉄道業における休憩時間設定は例外とされている。

組合：駅では旅客対応によって変更になるもの。列車によって変更となるものではない。

組合：「体力面で考慮してる」と回答があったが、具体的にどういうことか。

会社：担当していた部分を一回休憩すると、次に担当した部分で休憩ということが有効的にはたらくのではないかと考える。

組合：0時頃からの休憩時間はリフレッシュになるということだけか。

会社：休憩のしぼりはその勤務の中で与えればいいと、特定の時間、45分を与えなさいということと、勤務の途中で与えなさいということだけ。時間の設定だけの問題であり、食事する時間も設定されている。

組合：2：30からの停電の後の作業後に休憩時間が設定されるが、これは問題だ。

会社：ケースバイケースで発生する。休憩時間が足りていないのであれば問題であるが、それは満たしている。

組合：ヒューマンエラーを防ぐためには中間的な時間帯が好ましい。

会社：それは認める。

組合：2：30以降の休憩時間はおかしい。体力面で考慮した結果の勤務の中間点に設定した時間がベストである。ヒューマンエラーを防ぐためには現場を指導されたい。

組合：休憩時間の分割はあるのか。

会社：絶対ないとは言えない。

組合：5分と10分に分けることはあり得ない。

会社：非常識な線はない。

組合：15分は分割するべきでない。

組合：先日、現場管理者が分割するようなことを言った。なぜそのような言葉が出るのか。

会社：様々な要素があるのでは。

組合：当直も管理者も時間的に追い込まれてるからだ。現場は余裕のない状況でやってる。休憩時間の変更はほぼ毎日発生している。仕業の本数も時間もタイトな時間である。

会社：ご意見は何っておく。

2時30分以降の停電時は、仕業本数21本にせよ！

組合：現場の意見として、2：30の停電があるときは仕業本数は21本にされたい。3：30停電なら23本での対応が可能である。是非、検討を要請する。

組合：会社が0：15～0：30の休憩時間を2：30～2：45に変更したことは、会社が言う「多少の変更はあり得る」という多少なのか、大幅かどちらか。

会社：時間の幅で大幅とかの評価をするつもりはない。分ける意味はない。法律違反になるような変更はしない。

組合：法律に違反しなければ何をしてもいいのか。現実起きてることである。焦らすような言動をしないようすべき。現場管理者から、早く行きなさい。アリス入力の後で。先に行って下さい。と言われる。現場社員は、一作業貫徹として次の作業に移りたい。

会社：ご意見は頂く。

組合：仕業の施行は、仕業を優先するのか、申告のテ2、テ3を優先とするのか。

会社：庫の判断になる。規則的にはいかない。仕業は庫廻しである。

組合：C班は4本の作業をしてもいいのか。

会社：あり得る。

組合：時間がない中で作業しており、ミスも多発してる。

組合：提案時に3本目の仕業検査開始時間が、23:15を回った時の判断、施行時間50分がなければ開始しないということであった。

会社：ないとは言い切れない。

組合：最初の説明と違う。もう少し丁寧に説明するべきだ。余裕のある施行ダイヤにするべきだ。

組合：予備車、トヤ車は施行本数に含むのか。

会社：含んでいる。波動の部分に入っている。

マニュアルにない作業が行われている！こいゃ問題だ！

組合：作業マニュアルに関して、現場にはS編成、R編成の作業マニュアルがないが、マニュアルはあるのか。

会社：手元に資料がない。

組合：現場にはない。マニュアルがないのに作業が発生している。

会社：現場ではどのように指示されてるのか。

組合：口頭で指示されてる。

組合：それと仕業検査で半分だけ作業することがあるが、その時の作業マニュアルもない。

組合：マニュアルに基づいて作業するように指示、指導しているがこのようにマニュアルがない実態がある。

組合：極めて安全に関係する問題である。申し入れについては改めて検討する。ないなら早急に作成するよう口頭で申し入れる。あるかないかだけでも窓口回答を。

会社：了解。

以上

「申」第41号「交番検査周期延伸・交検新体制」に関する申し入れ（2016年4月18日申入）

1. 交番検査の勤務種別を「変形4f」か「変形4e」とし「交番検査の施工時間を1本145分」とすること。「変形4f」の場合、1日「15分」の働きだめの分については調整休日を付与すること。

【回答】勤務種別については、現行通り「変形4d」とする。

2. 朝の点呼で伝達する「当日の作業の指示券」等の内容について、各グループごとに担当者が集まって打ち合わせを行う「作業前ミーティング」の時間を3分程度設けること。

【回答】現行の伝達は、ヒューマンエラー防止のために、班長及びGリーダーから行っており、問題ないと考えている。

3. 「運転台作業」が遅れた場合の要員として、現在の「解析班」の「その他4名」を『第2特修班』として要員化し、運転台作業経験者を配置すること。

【回答】そのような考えはない。現行の対応で問題ないと考えている。

4. 「消耗品」や「ウエス等」は工具ロッカー同様各号車担当ごとの管理とし、新たに「置き場」を設置すること。「丸イス」「簡易の作業台」も各号車に配備すること

【回答】これまでも班長、Gリーダーとは作業環境の変更等について議論してきており、

必要に応じ対処し検討している。

5. 「検査周期延伸」「新交検」検査体制の作業において、今後『安全最優先』の趣旨に反する事象が発生した場合は、現場社員の意見を反映し「内容」の見直しを行うこと。

【回答】「安全最優先」の考えは変わらない。作業方法の見直しは、必要に応じて実施する。

以上

《 若干の議論 》

組合：現行の作業が時間ギリギリになっているので、作業時間を延ばして欲しいという声は聞いていないのか。

会社：認識しているところでは140分で出来ると。

組合：現状の交番検査は140分で充分であるという認識か。

会社：交番検査も波動業務である。140分で終わっていない実績もあるが、全体としてみれば140分で充分である。

交番新体制、140分では終わらないぞ！

組合：変形4fや日勤がいい等の意見は聞かないのか。

会社：波動の部分でオーバーする場合もあるが、足りない、慢性的に不足しているという声は聞いてない。

組合：特にP交からE交に移る部分で時間が欲しいと言う意見は聞いてないのか。

会社：取り替えが多いとか、等の場合の声は聞いている。

組合：消耗品の取り替えは落ち着いてきてるのか。

会社：回帰にもよる。

組合：140分作業の終了時間はどの作業が終了した時点を言ってるのか。

会社：運転台の作業。

組合：全ての作業の運転台の作業終了が140分で全て収まっているということか。

会社：全てとは言っていない。出っこみ引っ込みはある。慢性的に全部が超えているという実績はない。

組合：運転台作業が140分で終わらずに140分を超えて継続しているというのが現状である。慢性的に。

会社：そういうときもある。140分で収まると。

組合：そこは対立である。

組合：140分で終わってない作業は月に何回か。

会社：今は持ち合わせてない。

組合：A、P、E交の班長を変えているが、何か理由があるのか。

会社：班長の要員が多い。要請などの理由。

組合：3回とも同じ班長の時はあるのか。

会社：ある。

組合：運転台の作業が終わるときに出っ込み引っ込みがあるとの回答であったが、PからEに移るときは、班長は全部の作業が終わらないと移れないのではないのか。ということでPとEの班長が同じというのはまずいのではないのか。

会社：Pが延びなければ大丈夫である。

班長不在になってないか！？安全な作業管理は大丈夫か！

組合：運転台の作業が延びていても、B担C担の作業者の作業が始まってしまう。その場

合は班長は運転台の作業をみなくてもいいのか。任せているのか。

会社：作業は見る。

組合：支障が出るはず。

会社：他の班長がみればいい。

組合：余計な要員をかかえているということか。

会社：必ず班長を変えないといけないという決まりはない。

組合：班長のいない中で作業が行われている。安全の管理が出来ていないのではないか。

会社：班長は最後までみている。消耗品の取り替えが多いので全体的に運転台の作業が延びてしまうことはあり得る。そこは波動ということになる。

組合：波動の部分が私たちは、作業が終わってないという認識だ。

月の1/4が長～い点呼！早く仕事に掛かいたいのが社員の本音だ！

組合：点呼の問題であるが、毎月安全の日として10日、20日、30日と3日間行っている。支社や現場長による総点呼として2日間行っている。合わせて毎月5日間、20日出勤する内の5日ということは四分の一が作業開始が遅れているという実態である。その影響で作業開始が遅れて急かされ慌てる作業となっている。点呼時間を見なおすべきであり、月に5回もやる必要はない。

会社：安全の日は安全最優先ということで必要なことである。開始が遅れることもあると思うが130分でやれという指示はしたことはない。

組合：実際、そのようになっている。

会社：140分実際かからないと聞いている。

組合：遅れて始めたら、作業を始めるときに十分な作業時間が確保されるのか不安になる。

組合：4月20日の支社長の訓示が長引いて、A交の始まりが10分遅れて休憩時間が10分変更されて担当者の時間が一部買い上げしてる。この事象は把握してるのか。

会社：してる。

点呼のあい方「考慮します」！何か変化ありましたか！？

組合：以前の交番検査の申し入れの協議で、点呼のあり方は考慮すると回答したが考慮したのか。

会社：いたずらに長くしているという認識はない。

組合：支社長の挨拶で時間が食い込んで作業が始まって、実際の作業が忙しくなる。安全最優先でいえばどっちが大事かは分かるはず。

会社：どちらも大事。だから時間が出たら超過勤務で対応している。

組合：どちらかと聞いている。

会社：そういう比較行為はしない。超過勤務を支払うという価値観で対応してる。どちらかを削るという考えはない。

組合：終了した時点で超過勤務になる。これは当たり前のこと。作業に掛かる作業者の時間通りに終わらないといけないという意識の問題を議論してる。

会社：その意識は否定しない。最終的にオーバーしたら支払うだけである。時間通りに終わらないからと言ってマイナスの評価はしない。

組合：それは当たり前のこと。

会社：作業ダイヤや要員を考える場合、最大値では考えていない。仮に最大値になったときは超過勤務を支払う。これは交番検査に限ったことではない。

組合：丸イスの設置が足りていない。

会社：班長とGリーダーが消耗品の配置を増やして欲しいという話がされてると聞いている。

る。

組合：2人に1個の丸イスは足りない。地べたに座ってるという人もいる。

会社：主旨は座りたいのか。

組合：作業効率を言ってる。会社は減らしたり削ることは早いけど、班長、Gリーダーから丸イスが必要という意見があるなら会社も対応されたい。

組合：丸イスが置けない理由は何か。

会社：置けない理由はないが、効率的な配置を常に考えている。

組合：体制の変更後、年休の取得率が悪くなってる。

会社：そのような認識はない。むしろ白日が増えてる。

組合：白日が発生しているが、何に活用されてるのか。

会社：教育等にである。

組合：140分で終わってない現状であるので、白日にP交代とかE交代とかを実施出来ないのか。

会社：白日は白日で活用する予定がある。

組合：日々、推進という担当があるがこれは内容的にはQC、業研ではないのか。

会社：プロジェクトである。KY、安全衛生プロジェクトなど。

組合：交番検査業務に必要な業務なのか。

会社：必要である。

組合：作業の終了とは、アリスの終了が作業終了と判断するべき。140分作業では終わらない作業実態となってる。沢山の問題がある。約1ヶ月経過したので体制を見直すべきだ。

会社：その考えはない。

組合：検査周期の延伸は、消耗品の状態を確認することだけで延伸した。確認してることは消耗品だけではないのか。100項目を明らかにするよう申し出てるが明らかにしないのか。

会社：明らかにしない。有識者の判断があった。

組合：SEKへ委託してる軸探の作業で使用する機械はJRの備品であるが、何台設置してるのか。

会社：手元にない。

組合：新しいのと古いのが混在してると聞いている。古いのが故障し易い。全て新しい機械にするべき。

会社：期間が違う。

以上

「申」第38号「電力設備不具合」による列車遅延に関する申し入れ（2016年4月15日申入）

1. 当日の故障、事故状況の詳細について明らかにすること。

【回答】4月12日、11時10分頃、外観検査中の社員が浜松～豊橋間の264K300M付近で、ハンガイヤー外れを発見したため、12時09分、新居町～二川付近間で、緊急き電停止を行い、復旧作業を実施した。12時35分に復帰作業が完了し、12時40分に運転を再開した。これにより、648Aが浜松駅に36分遅着した他、16本が1分～35分遅延したものの。

2. 事故発生前の作業内容を明らかにすること。

【回答】当該のハンガイヤーは、平成28年1月9日に架線点検を実施した際、異常がないことを確認してる他、同年4月に行われた外観検査でも、異常がないことが確認されていた。

3. 事故の原因について詳細に明らかにすること。

【回答】ハンガイヤーがトロリ線から外れたため。

4. 事故発生後、鳥飼車両基地において、当日通過した列車のパン点検の実施を指示した。結果、異常は発見されたのか。発見されたなら詳細を明らかにすること。

【回答】異常がないことが確認された。

5. 再発防止対策について明らかにすること。

【回答】全線のハンガーの取り付け状況について、外観検査を実施し、異常がないことを確認した。

6. 重大な故障や事故が発生した場合、直ちに労働組合に対して説明すること。

【回答】必要に応じ、適切に対処していく。

以上

《 若干の議論 》

組合：ハンガイヤーとはどの部分か。

会社：トロリー線があり、補助ちょう架線があってその間にぶら下がってる縦の部分。

組合：定期検査はいつか。

会社：年に何回、月に何回というものであり、それに従って実施している。

組合：外観検査中の社員とはどこの所属か。

会社：電力社員。

組合：外れた原因は何か。

会社：原因は調査中。

組合：異常があれば労働組合に説明するべき。

会社：ご意見は頂く。

以上