

業務連絡

2013/12/12 No.7

J R 東海 労 新 幹 線 関 西 地 本
業 務 部

12月6日、15時30分頃より約40分間、支社会議室において「申」について組合側幹事並びに会社側幹事による事前審理を実施しました。

審理は「申」2件について行いました。

また、「申」1件を申し入れました。

申し入れ内容

「申」第26号：大阪交番検査車両所における「歯車箱の潤滑油の変更に伴う給油作業」に関する申し入れ

審理内容

○地本よりの申し入れ

「申」第19号：「旅客からの暴力行為」に関する申し入れ

「申」第22号：大阪交番検査車両所における「C・Z編成のG・X編成への工程統一化」に関する申し入れ

前回の事前審理において「調査中」として「申」第19号及び第22号に対する会社側対応は、「付議事項にあたらぬ」として「却下」という開催拒否をしました。但し会社側より幹事間での回答として「申」第号についての、会社の考え方等について説明がありました。

《会社説明の要旨》※「申」第19号については『業務連絡』No.6をご参照願います。

「申」第22号について

会社：既に始まっている作業。12月から統一されているが、作業工程で新たな作業が発生したものではない。

組合：発生していないといわれると違和感がある。

会社：N700Aの作業工程をN700や700系に統一化したもの。新たな業務量が増えたとか、作業工程が全く変わったというものではない。統一化されたもの。作業工程については8月に業務委員会も行っている。新たな論点が見当たらない。

組合：業務委員会は開催すべきである。

1項「C・Z編成のG・X編成への工程統一化」により、予備検査時に実施してきた側引戸検査を機器検査工程と機能検査工程に分割して組み込んでいるが、何故、G・X編成に工程を統一したのか明らかにすること。」について

会社：状態監視を活用し検査方法を効率化したため、全車種統一した。

2項「「C・Z編成のG・X編成への工程統一化」により、G・X編成では発生しない余裕時分（10分）がC・Z編成ではなぜ発生するのか、その根拠を明らかにすること。」について

会社：G・X編成では定速走行装置であるとか停電ブレーキテストであるとか、台車振動検知テストとか諸々あるが、それらがついていない車両については検査が省略されるため、当然10分の短縮が可能。

3項「「C・Z編成のG・X編成への工程統一化」では、11月以前に実施していたC・Z編成の交番検査の一部を省略している。具体的には、「側引戸検査のロックシリンダーの戻り確認」「ゲージ差し込み確認」等があるが、安全上問題はないのか省略した理由を明らかにすること。」について

会社：状態監視データの活用や別の検査の活用により機能に異常がない事は確認している。

4項「交番検査教育資料として、G・X編成用では予備検査、機器検査、機能検査毎に時分単位の検査工程表を全社員に配布しているが、C・Z編成用の教育資料では省略されている。何故、省略しているのかその理由を明らかにすること。」について及び5項「今後もC・Z編成用の予備検査、機器検査、機能検査毎に時分単位の検査工程表を作成・配布する予定はないのか明らかにすること。」について

組合：出す気はないのか。

会社：4項と5項は同じ内容であるが、作業上必要な資料は提供している。時間等については明示しなくても作業に必要な項目は踏まえている。

組合：C・Zも出すべき。

会社：やりやすさはどうなのか。時間の関係で。

組合：ハッキリすれば一つの作業にかけていい時間がハッキリする。押しているのか余裕があるのかなど。出すべきである。

6項「「C・Z編成のG・X編成への工程統一化」により、今までの予備検査時の側引戸検査（約20分）が機器検査時の側引戸検査（10分40秒）と機能検査時の側引戸検査（11分30秒）に分割され組み込まれた。

また、機器検査には側引戸検査（10分40秒）の他に車体傾斜装置4ヶ所の検査が追加され、機器検査時分は95分（10分増加）とされているが、機能検査にも加圧時の側引戸検査「Dロックカバーロック確認」「ブザー鳴動確認」「ロックシリンダー突出確認」（6分）、「側引戸機能確認」（5分30秒）の合計11分30秒が組み込まれているにも関わらず、機能検査時分はG・X編成の機能検査時分より10分短い75分のままとされている。機能検査時分について見直しを行い85分に統一すること。」について

組合：短くされているC・Zの方に不満が出ている。作業を押されながらやっている。少しの作業であたるような、キチキチでやっている。元に戻す事。

会社：そのような考えはない。検証した上で標準的な時分を考えた。当面現行のまま。現時点、作業が間に合わないとの認識はない。

組合：それは現場の社員の、頑張りのおかげである。余裕はない。現場では社員が走り回っている、かえって危ない事。

7項「C・Z編成のG・X編成への工程統一化」により、C・Z編成の交番検査時分が10分短縮され、その10分の余裕時分の活用として「庫内の5S」や「事故防止集の読み合せや個人シートの提出」をやらせている。しかし、「庫内の5S」は記録室からの移動時間がかかることや開始時間が遅くなった場合に「移動禁止合図の解除」時間に重なるなど危険性もある。また、『新・これだけは忘れない』等の読み合わせも時間がかかり、いずれも10分程度では無理がある。更に点呼での会社幹部の訓示や、作業遅れがあつて機能検査開始が遅れた場合も同じように「10分の余裕時分の活用」がされている。「10分の余裕時分の活用」については記録室の5S程度にとどめること。」について

会社：安全等、幅を持たせた運用を行っている。転線等は絶対はないと聞いている。

組合：転線はないが、班長が移動禁止合図を解除する時間が作業ダイヤの終了時点となっているようで、掃除中に移動禁が解除されていた事がある。基本的に危ない事。電車は動かない事が前提で各種作業を行っている。いずれはなくなる作業であり、安全側で考える事。

会社：社員の安全は担保した上で行う。ご意見として伺っておく。

8項「G・X編成で行っている交番検査方法で交検を行うことで、関連会社では慌ただしく作業準備に追われている。関連会社への作業工程に影響がないのか明らかにすること。」について

会社：SEについては8月の業務委員会ของときにもありましたが、これは事前にSEも含めて作業時間を調整している。現時点、他社についても問題ないと認識している。

組合：SEさんは相当頑張って、みんなで工夫して作業して頂いている。このことを認識して、みんなで納得して出来るような作業工程とすること。

会社：しっかりレベルを見て担当を決めていていると聞いている。

以上