

J R 東海労働関西地「申」第24号
2020年3月6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 松寄 道洋殿

J R 東海労働組合新幹線関西地方本部
執行委員長 畑野 浩孝

「大阪仕業検査車両所と大阪修繕車両所との業務分担」に関する申し入れ

2月28日昼頃、大阪仕業検査車両所で大便所扉の開閉不良の申告があった。調査の結果、扉の踊り止め不良と判明したが、材料の有無が不明であり、作業終了時間も迫っていたため使用停止措置を行い出庫させた。

その後、材料がある事が確認され、検修当直より電留線で修繕業務を行うよう作業指示が出された。

この時、社員からの「出庫後の作業は大阪修繕車両所の業務分担ではないのか」との問いに、会社はその認識を持ちつつも「作業を頼んだが、今、大阪修繕車両所で人がいないから大阪仕業検査車両所でお願いします。」との回答であった。このため大阪仕業検査車両所でも社員の休憩時間の変更や担当変更等を行い、何とか作業を終了した。

大阪第一車両所時代はそれぞれのパート（修繕、仕業、操縦）が、互いに尊重・連携・調整を行い、車両の検査、修繕を行ってきたが、2009年7月に車両所の体制変更を行い、業務分担・作業分担も曖昧なまま大阪仕業検査車両所と大阪修繕車両所に分割したため、今回のような事象が発生したと考えられる。

会社は、大阪第一車両所を大阪仕業検査車両所と大阪修繕車両所に分割した際の理由や安全を自ら無視し、車両の不良箇所を検査、調査、修繕させることばかりを優先している。また、会社は車両所を分割した際に自らが主張していた作業箇所や作業の分担などお構いなく、どちらの車両所社員が作業しようとも、車両の不良箇所が修繕され、車両が運用充当されれば良いという方針であるとしか考えられない。

よって、各車両所の業務分担を明確にし、着発線・留置線での作業の安全性を確認するため下記の通り申し入れるので、早急に団体交渉の場を設定すること。

記

1. 大阪仕業検査車両所と大阪修繕車両所との業務分担を明らかにすること。
2. 庫事情等により、大阪仕業検査車両所の社員が留置線等で作業させることがあるのか明らかにすること。
3. 上記「2」に関連して、留置線等で大阪仕業検査車両所の社員に作業を行わせる場合があるのであれば、その基準並びに根拠を明らかにすること。その際、決して「ケースバイケース」等と曖昧な回答を行わず、具体的事例をもって回答すること。
4. 今回の事象で「大阪修繕車両所に頼んだが人がいない」旨として、大阪仕業検査車両所の社員に作業を行わせたが、大阪仕業検査車両所においても社員の休憩時間の変更や担当変更等をしなければ、作業ができなかったという事実からすれば、両車両所に十分な要員が確保されていないことは明白である。
会社として、大阪仕業検査車両所及び大阪修繕車両所の要員は足りていると考えているのか明らかにすること。
5. 2020年実施のダイヤ改正以降、大阪仕業検査車両所及び大阪修繕車両所（主に操縦業務）は、指定された作業ダイヤで作業を行うとなっているが、作業庫での作業時間が十分に確保されているのか明らかにすること。
6. 上記「5」に関連して、作業ダイヤ作成にあたり、申告・仕業・入れ替え等の各作業における基本的な時分を明らかにすること。
7. 今後、今回指摘した事象と同様の事象が発生した場合、指定された作業ダイヤを優先させるあまり、着発線・電留線での作業が増えることが容易に推測されるが、どのように対処するのか基本的な考えを明らかにすること。
8. 安全最優先を考えて、着発線・電留線での作業を行わせないこと。

以上