

J R 東海労働組合関西地「申」第 27 号  
2 0 1 6 年 1 月 2 9 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 田中 守殿

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

### 新大阪引き上げ線での検修作業の連絡体制の改善を求める申し入れ

昨年 6 月、新大阪引き上げ線における検修業務が大仕両新大阪支所から大阪第二運輸所へ業務移管され、その検修作業が関西新幹線サービックに委託された。

その際に検修作業の連絡体制が変更され、清掃担当者が作業中に不具合等を発見した場合の連絡体制は、清掃担当者→サービック班長→サービック係長→サービック当直→J R 当直→サービック当直→サービック検修担当者（出向者）となった。

以前は、清掃担当者が不具合等を発見した場合に、作業を行う J R 社員（出向者）が近くにいれば直接、連絡して作業にかかることが可能であった。しかし、サービックに作業を委託して以降、元々短い作業時間の中で以上のような連絡体制を経由する作業体制では、実際の作業時間が少なくなることや、作業が終了せずに引き継ぐこととなり安全面、サービス面でも問題であると考ええる。

安全な作業を保証し、乗客へのサービスを、提供するためには余裕のある作業時間と、効率的な連絡体制が必要であると考ええる。

よって以下のとおり申し入れるので早急に協議の場を設定すること。

### 記

1. 昨年 6 月、新大阪引き上げ線の検修業務が大阪第二運輸所に業務移管されて以降、その検修作業を委託されたサービックから検修担当者（出向者）は、検修作業の契約項目を説明されておらず、その都度発生した不具合等について J R 当直の作業指示が出てから作業を行う体制である。安全作業、サービス向上のために契約項目を全て明らかにされたい。
2. 検修作業の中には、あらかじめ不具合等の申告があり事前に J R 当直から作業指示のある検修作業と、それとは別に清掃作業時間内に清掃担当者が発見してから連絡・手続きを経て行う検修作業がある。その清掃担当者が発見して行う作業時間が少なく処置できず継続となった事象がある。会社の見解を明らかにすること。
3. 新大阪引き上げ線のサービックの作業は、清掃作業と検修作業があり、移動禁止表示器の扱いも整備用と検査用の二つがあり区別され、それぞれの作業が施行されている。清掃作業中に不具合等が発見されると清掃作業を中断して不具合等の説明・連絡を行うこととなる。そして検修担当者に連絡があり、検査用の移動禁止表示器を扱い

作業を行う。その結果、連絡体制で清掃作業時間と検修作業時間が少なくなる結果となる。よって、清掃作業中に不具合等が発見された場合に、発見現場からの検修担当者への連絡で、その発見の時点で作業時間があれば状態確認に赴き、処置を行う連絡を経てから作業を行う連絡体制で問題ないを考える。会社の見解を明らかにすること。

4. 1月3日は過去最高の乗りで臨時列車が多発し通常の2倍の業務であった。「繁忙期手当」を支給すること。

以上