

Point

J R 東海 労 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 153 2012. 01. 05.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

職場諸要求の業務委員会開催！

12月16日、JR東海労新幹線関西地本は、関西支社と「申6号」(大阪修繕車両所分会の職場諸要求)について業務委員会を開催、12月22日には「申7号」(大阪第二運輸所分会の職場諸要求)、「申8号」(大阪台車検査車両所分会の職場諸要求)の業務委員会が開催されました。

大阪修繕車両所分会としては、労働条件に関して3項目、休暇に関して5項目、諸手当に関して4項目、通勤に関して5項目、設備・職場環境に関して20項目、構内操縦者に関して5項目、その他7項目、合わせて49項目の改善要求を申し入れましたが、会社回答は「現行通りとする」16項目、「支社権限外事項」26項目と判で押ししたような回答がほとんどで、職場で汗して働く社員の声を真摯に聞こうとはしません。

特に、リスクアセスメントの教育で、社員に危険を評価する意識向上を図ろうとしているのに、社員の安全に関する問題においても「現行通りとする」に終始し、リスクアセスメントを社員に教育する会社とは思えない対応で、全く誠意のないとしかいえません。

一方、他分会の職場諸要求も「現行通りとする」「支社権限外事項」との回答が多く、会社は現場社員の声をなかなか聞こうとはしませんが、大阪第二運輸所分会が、この間、安全・安定輸送確保のため再三再四要求してきた事項であった新大阪駅ー引上げ線間の運転時分「+30秒延長」の要求が実現しました。

このように多くの社員の声として諸要求を行い続けることで、社員の声を聞かざるを得なくなり要求が実現することもあります。

これからも、なかなか諸要求の実現は難しいと思いますが、職場から声をあげて「安全で明るく働きやすい職場」の実現を目指していきましょう。

(会社回答については、新幹線関西地本HP関西業務ニュースNo177参照)

☆関西業務ニュースNo177<主なやり取り>より抜粋☆

組合:「権限外事項」は納得したわけではない。ここで終わらせないように。

会社:必要なところには伝える。

組合:「現行通り」の回答は不誠実な回答だ。その理由がわからない。理由を言えないのか?

◎事務所棟6階詰所に安全靴用の下駄箱を設置することについて。

会社:ロッカーがあるので、そこに入れるようになっている。問題があるとは考えていない。

組合:衛生面でも問題ないということか?

会社:問題ないと思う。

組合:確認しておく。

組合:会社の考えをしっかりと入れて回答することを強く要求する。

◎事務所棟近くに駐輪場(バイク含む)を設置すること。また、現在の駐輪場(バイク)に屋根を設置することについて。

会社:考えていない。

組合:不誠実である。回答に「何故なのか」を入れること。

◎台車交換に伴う試運転ダイヤ(日勤)で、試運転に従事する社員の昼休憩時間が午後3時頃になるような試運転ダイヤの設定はやめること。

組合:「午後3時頃になるような試運転ダイヤの設定はやめること」と要求しているが、今後もやめないのか？

会社:今後もある。運行の都合上どうしても全くゼロは無理。努力はしている。

◎仕業庫及び着発線・電留線の停止位置目標をN700系に適したものに換えることについて。

組合:N700系の前部ライトの性能上、高いところが見えないのでは？検討しているのか？

組合:JR東日本の東京駅で発光式の停止位置目標がついているが、見やすいと乗務員が言っている。

会社:そのような意見があるということは聞いている。

組合:停止位置目標が見えにくい。改善を求めるが、当面、停止位置目標の下部の柱などに反射テープなどで位置がわかるようにするとか、試験的にやるなどできないのか？

会社:聞いておく。

◎着発線大阪方での直前横断等防止のために、電車の出発がわかるように検討することについて。

組合:信号が出たらランプで光らせるとか音で知らせるとかできるはず。設備上の問題だからできるはずだ。

会社:莫大な費用がかかる。焦らず安全確認をしてほしい。

◎構内操縦担当者の雨具を改善(カッパの軽装化、雨傘の耐久性改善)することについて

組合:「ウィンドブレーカー」はなぜ「支社権限外事項」なのか？

会社:被服規程に定められているから。変えるとなると規程の変更が必要になるため。

組合:雨具の傘だが、改善はされているとの認識であるが、現状の雨傘はちょっとしたことで骨が直ぐに曲がったりして使えなくなる。もう少し強い傘に変えて頂きたい。

会社:大切に使って下さい。

組合:再々変えるのは費用の面からもつたいないので、前向きな検討をお願いします。

◎研削線1番線及び2番線の研削庫西方を車両の留置に使う場合、労働災害を防止する意味からも昇降台を設置することについて。

組合:リスクアセスメントをやっていると聞いているが認識はあるのか？

会社:聞いている。西方に留置していることも認識している。今の所、具体的な対策は考えていない。全て含めて、この件だけではなく安全のための検討している。

組合:臨修庫の入り口に操車が乗降するための台があったと認識しているが、あのような台は設置できないのか？

会社:その台は固定式か可動式か？

組合:ハッキリ覚えていない。しかし、同様の台であれば設置できるはずである。留置するのであれば安全を考えて設置することを要求する。

◎構内操縦担当者の睡眠時無呼吸症候群の疑いがあると産業医が判断した場合、会社指定の専門医療機関において精密検査をする場合の費用、及び睡眠時無呼吸症候群の治療にかかる費用を会社負担にすること。

組合:JR東日本と比べ、会社の基準が高い設定となっている。まして長時間運転に従事する運転士と比べて、構内操縦者は短時間運転である。「列車」と「電車」の違いもある。基準を緩和すること。

会社:他社と基準が違うことは認識している。安全確保という意味では構内の方が運転士の注意力のみで不安全だと思う。基準を緩和しない方が良いと思う。

◎25日に行う翌月の勤務発表は、25日朝に勤務明けで終了点呼を受ける社員については、せめて個人的な勤務だけは発表(渡すこと)することについて。

組合:どの時間で発表すればよいと考えているのか？

会社:概ね日勤時間帯中と考えている。

組合:仕業検査車両所は多くの勤務形態があり、明けで帰る社員では数日後にならなければ知ることができない場合もある。25日の9時頃の発表にできないのか？

会社:現状で問題ないと認識している。どうしても必要なら聞けばいい。

組合:交番検査車両所では、25日が一斉休日の場合発表は一斉休日の前日夕方である。やろうと思えばできる。検討を要求する。

会社:要望があったことは聞いておく。

以上