

分会情報

J R 東海労大阪仕業検査車両所分会
No.141 2015.11.1
発行責任者 松本 幸一
編集責任者 教 宣 部

また、またSEKの作業方法変更！！

度重なる変更で職場は混乱！！

11月2日から仕業検査時のSEK（新幹線エンジニアリング）の作業方法変更することが判りました。7月から新体制になってからすでに2回目の変更です。

今まで仕業の屋根上検査時、JR社員とSEK社員は一緒に屋根上に上がり、屋根上作業終了後、一緒に16号車から降りていました。

しかし今後、SEK社員はJR社員からスリ板取り替えの連絡があるまで、1号車のパン点検扉の前で待機することになります。スリ板交換の連絡が入ると、パン点検通路を通り取り替え作業を行い、また1号車の側に損品を持って折り返すことになります。

つまり、SEK社員は今までのようにパン点検通路を通り抜け16号車で降りないようになります。

JR社員は今まで通り屋根上検査終了後、16号車から降り、電車を加圧します。SEK社員は、それを見計らい車内に入り、客室検査を行います。この方法だとSEK社員の客室検査は片道になるので新たに自転車を増やし、それを使って1号車と16号車双方どちらから客室検査をするようになります。**なぜ、こんな作業方法の変更を行ったのでしょうか？**

大阪労働局の行政指導によるものか？！！

偽装請負隠しの悪あがきか？！！

スリ板交換作業が発生した場合、SEK社員は連絡を受けてから、屋根上に上がってくることになり、その移動の時間でも相当かかります。これでは到底、仕業検査が50分では収まらなくなります。この負担はすべて現場社員にかかってきます。

会社は7月1日から効率化と称し、仕業検査体制を変更してきました。その結果、これまで以上にSEKの作業を大幅に増え、JRとSEKとの間の作業区分がはっきりしなくなりました。その為、SEK社員を派遣社員としてJR側が都合のいいように扱っていたということです。**しかし、これにストップをかけたのが大阪労働局の行政指導だったのです。**

会社はごまかし、ごまかし作業方法の変更をしていますが、もう限界じゃないんですか？！！ いい加減、元の仕業検査体制に戻したらどうですか？！！