

〔「平成28年春ダイヤ改正による要員等について(乗務員関係)」「検修業務量」「仕業検査体制の見直しについて」「関西地区の通勤回送について」の提示〕について業務委員会を開催！

2月17日、13:30より支社会議室において業務委員会が開催されました。会議では会社から標題の提示に関する説明があり、安全な労働条件を求めて議論しました。

業務委員会の出席者は組合側業務委員・山下副委員長、浦谷業務部長、島津教宣部長、笹田法対部長、下茂業務担当部長。会社側業務委員・中西人事課課長代理、奥村運輸課課長代理、森車両課課長代理、清水人事課係長でした。

《 会社からの提示資料 》

- 「平成28年春ダイヤ改正による要員等について(乗務員関係)」・・・別紙
- 「検修業務量」・・・別紙
- 「仕業検査体制の見直しについて」・・・別紙
- 「関西地区の通勤回送について」・・・別紙

《 会社から口頭の補足説明 》

(乗務員指数について) 大阪第一運輸所の車掌行路を東京へ移管したため数字の減(△)が出ている。

《 若干の議論 》

「平成28年春ダイヤ改正による要員等について(乗務員関係)」

組合：休日出勤についての予定は。

会社：4月の平成28年度の要員計画で明らかにする。

組合：大阪第一運輸所の「乗務員指数」の減があると説明あったが、「ダイヤ改正要員」ではプラス5となっているがこの関係はどういうことか。

会社：別紙の2(乗務員指標)は定期行路だけの数であり、そこに波動を見積もると要員関係上は変わってくる。波動については我々も分からないところがあり、実績ベースで計算して別紙1(ダイヤ改正要員)の数を出している。

組合：臨行路の設定は今年と同等か。

会社：お客様のご利用動向が見えない。季節毎に見積もっていく。

組合：駅還流は今年も同じく変わりなく行うのか。

会社：必要に応じて4月に示す。

組合：東京第一運輸所のダイヤ改正要員のプラスも今年の実績に応じてか。

会社：移管した基本行路の業務量のベースに波動があることを前提を元に数字を出してい

る。

組合：乗務キロ等の大きな変更はあるのか。

会社：大きくは変わってない。(乗務員指標)の運用表上という数字は、先に提示した行路交番に出てくるものであり、大阪第一運輸所は3行路減ってるので△で現れている。

組合：年休消化を20日消化できる要員を確保するようこの間主張している。今の現状からすると要員はもっと増えるべきであると考えている。

会社：これはあくまでダイヤ改正を廻す人数であり、これ以外に実員がどれだけ必要かは年休発給にも関係する。その議論は次の要員の提示の時に議論する。

組合：臨行路は四半期毎に出ているが、予定は何ヶ月前に出るのか。

会社：四期臨についてはプレスで出している。各所の割振りはその後になる。

組合：昨年8月(16日、431本)にこの間最高の列車本数が営業運転された。私たちは一番多い列車本数を起点にした要員確保をするべきだと主張する。

会社：全体の業務量という考え方である。

組合：ホーム検査の担当者は数に入っているのか。

会社：ホーム検査、概算の担当者の数は今回の提示している数とは別。

「検修業務量」「仕業検査体制の見直しについて」

組合：申告の本数について変更ないと説明であったが、大阪仕業検査車両所の申告(昼)の本数が昨年17本が今年16本になっている。どういうことか。

会社：新大阪引上げ(昼)のところで昨年19本から今年が20本になってる。全体のトータルとしては同じ。

組合：昼夜の区切りは何か。

会社：16:00で、大一両到着時間となってる。厳密に言えば入換え開始できる時間。

組合：職場毎の稼働日を明らかにされたい。

会社：交番検査の稼働日は228日、白日は17日。台車検査の稼働日は232日、白日は13日。全般検査の資料は手元になし。

組合：白日の活用目的は何か。

会社：交番検査は健康診断、教育、5Sで活用する。交番検査は若手社員が多いので教育を手厚くする。業研等の活用も行う。台車検査も今までどおり教育に活用する。

組合：浜工で台車検査を実施している数を明らかにされたい。

会社：X-0編成の台車検査が予定されてる。28年度に予定してる。

組合：それぞれの分散はどうなってるのか。

会社：交番検査は周期延伸の効果で発生しない。

組合：大阪仕業検査車両所での昼夜の合計28本であり昨年は29本。現実現場では30、31本が発生しているが、今回の数字は最大の本数の提示か。

会社：基本の運用で決められたもの。今の質問は波動で出たもの。

組合：通常申告は28本。臨時が多くなると増えるということか。

会社：そうである。

組合：大阪仕業車両所の仕業検査23本とはどういうことか。

会社：走行距離の予測は交番検査、台車検査は可能であるが、仕業検査は日々の輸送状況次第で実施本数が左右される。提示資料の数字は基本運用に基づいている。23本が必ずということではない。

組合：(仕業検査体制の見直しについて) 要員計画を見直した目的は何か。
会社：交番検査周期延伸で交番検査の体制を見直すため一日の交番検査の施行が3本。仕業検査で増加分を対応するため実施可能な車両所で計画するとなった。その結果、大阪仕業検査車両所で人と勤務を変えて対応することになった。
組合：テを増やすことで対応できるということか。
会社：追加となる班が申告班の中に出来る。交代4形の申告班の2名が概ね19:00から24:00の間で仕業検査か申告かの検査を施行する計画である。今まで申告作業でやっていた車両が仕業検査に置き換えるような形になる。
組合：対応するのは誰か。
会社：対応する種別は整理してから説明する。
組合：交番検査周期延伸で東京・大阪で仕業検査で対応するために3本。これをどこが対応するのか。
会社：どれが交番検査の置き換わりかは言えないが、大阪仕業検査車両所では現状の形では難しく、波動分の3編成を対応出来るような体制にする。東京仕業検査車両所現在は3班あり、余力で対応できるように(要員を)増やさなかった。
組合：現場の説明はいつから行うのか。
会社：準備出来次第。
組合：素案は出来ているのか。
会社：勿論。
組合：現場では、テ0をなくし日勤を2名、夜勤を3名にする体制がベストである。
組合：19時以降休憩時間を取るべきである。
会社：準備出来次第、説明する。
組合：東京と大阪で対応するという事か。
組合：要員計画の現行、改正でトータルで言えば同じであるが、結果+2となっている。この違いは何か。
会社：数字は出面の数。要員の数は労働時間に比例する。日勤に比べ交代制の労働時間が出るのでその差で+2。その時に業務を回すために必要な数。
組合：車両所での健康診断は従来どおりか。
会社：仕業は乗務員と同じで固定した時間がない。
組合：台車検査は。
会社：日勤の職場の場合は勤務免除。
組合：それはどこに謳ってるのか。
会社：健康診断の通達に謳ってる。
組合：2月10日の業務委員会で質問した内容で、交番検査の朝の開始時間は何時か。
会社：勤務時間は一緒である。変形4Bで8時55分から17時10分まで。休憩は11時25分から12時25分までとなる。
会社：台車調査の件でも質問があったが、台調の実施は今まで交番検査の前後で実施していたが、運用前に計画している。
組合：SEKの作業ダイヤは変わらず、対応するのは運用前という事か。
会社：そうである。
組合：車両計画は平成28年3月26日段階ということか。
会社：そうである。
組合：これから増える編成はあるのか。

会社：G編成は7本。C編成は7編成マイナス。西日本のB編成は他社のことで分からない。

組合：プレス発表したN700の進化した車両の導入はいつか。

会社：31年度末に追加投入する。

組合：交番検査のA交の作業着手時間は何時か。

会社：現場説明会で説明する。

組合：仕業検査の見直しであるが、SEKの見直しはあるのか。

会社：その体制は変わらない。

組合：新大阪駅の引き上げ線の申告の作業本数の実績は何本か。

会社：1本増えて29本から30本。

組合：今年度のマックスは何本か。

会社：分からない。

組合：倍近くの本数をこなしたと聞いている。大変な業務量である。そういった作業が問題なく出来るような数字を出して頂きたい。

組合：現場の説明会では、資料を提示しながら説明して頂きたい。

組合：通勤回送の変更はあるのか。

会社：全く同じである。

組合：適性な要員かどうかは状況を見ながら問題点を追求していく。問題あれば申し入れる。

以上