

Point

JR東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 28 2010. 02. 09.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

組織改正を検証！

基地全体における業務遂行の柔軟性は高まったでしょうか？

昨年7月1日、大阪第一車両所が会社の組織改正により、大阪修繕車両所と大阪仕業検査車両所に分かれて早いもので7ヶ月経ちました。

皆さん、車両所が分かれ7ヶ月経った今、どう思われているのでしょうか？

会社は、この車両所の組織改正の目的を「…技術継承のためには一つの車両所へ集約して人材を養成したほうが効果的です。…パートごとに業務を集約し、基地全体における業務遂行の柔軟性を高めるとともに車両所ごとに業務種別を絞ることによって、状況把握や意思決定の迅速化さらに技能教育の充実などが図られるもの…」(JR東海誌2009年10月より抜粋)としていました。

改正以前、東京地区の車両所は同様の業務組織が二つあったため非効率な部分もあったようですが、大阪地区では、改正以前から業務別の組織形態で、大一車両所の仕業検査業務、申告作業、修繕業務が一緒になっていたという事はありますが、特に問題はなくスムーズに日頃の業務を行っており車両所を分ける必要は感じませんでしたし、分ける必要はありませんでした。

それが、組織改正によって仕業検査・申告作業と修繕業務が分かれたため、同じ鳥飼基地の仕業検査庫で業務を行うときにも指示命令系統が異なるため、現場で混乱が生じたり、作業の分担でどちらが作業を行うかで問題が生じたりしており、とても業務遂行の柔軟性が高まったとは言えません。むしろ柔軟性が低下したのではないのでしょうか。

状況把握や意思決定の迅速化は実現したでしょうか？

技能教育の充実などが図られたでしょうか？

組織改正で指示命令系統が複雑になったため、車両運用を統括する仕業検査車両所の検修当直が状況把握する時や意志決定を伝える時に正式の指示命令系統で行った場合組織改正以前より車両所間の連絡が増えることになり、とても迅速化が実現したとは言えません。そのために車両運用を優先するためなどを理由に、仕業検査車両所の検修当直が修繕助役や修繕班長を飛び越えて直接修繕車両所の現場に指示が発せられることがあります。このような指示命令で何らかの問題が生じた場合、現場の責任者である修繕助役や修繕班長が知らなかったでは大問題になることは明らかです。

また、技能教育の充実は、修繕車両所では修繕業務が発生していないときに行っていますが、あまり計画的に行われているとは言えず、どこまで充実しているかは疑問と言わざるを得ません。また、仕業車両所においては日々の業務が忙しく、あまり行われていないようです。

その他でも昨年年末の仕業検査車両所の代務者を修繕車両所から派遣し、現場が一時欠員状態になるという問題も発生したなど、組織改正によって様々な問題が発生しているのが現状ではないのでしょうか。

一昨年から続く不景気の影響でJR東海も収入減となり「低コスト・経費削減」が言われていますが、車両所を分けることによって、確実に高給取りの管理者が増えていきますし、備品や工具等も車両所ごとに用意しなければならないなどコスト増になっており、こういった面においてもマイナスしていると言えるのではないのでしょうか。

以上のように組織改正で車両所が分かれたことで、問題やマイナスした面が多く生じているのが現実ではないのでしょうか。

私たち大阪修繕車両所分会は、車両所を元に戻す方が効率的且つ業務がスムーズに遂行できるものと思います。