

東地申
第4号

「駅派出検査体制等の見直しについて」に関する申し入れ

団体交渉を行う①

東京地本は9月24日、表題の件名について団体交渉を行いました。主な議論は以下の通りです。

共通1項 本施策により、社員の活躍フィールドの拡大が図れる根拠について具体的に示すこと。

回答) 本所業務融合等により、社員の活躍フィールドを拡大できるものと考えている。

組合) 「フィールドの拡大」について、具体的にどのような内容を指すのか。

会社) 大きくは3点あると考えている。

- ① 現在の計画科社員が派出を担うことで「本線対応を行う」という計画科社員の活躍フィールドが拡大する。
 - ② 現在の派出担務者が計画科等へ異動することで、「計画科の業務を担う」という活躍フィールドが拡大する。
 - ③ 我孫子ホーム検査は、「計画業務や電留線における臨時修繕作業を担う」という活躍フィールドが拡大する。
- 今回の施策のスタート時点では、TKの各派出の担務者はフレックス適用された計画科、施工科事務所の社員に限られてしまうこととなる。現状のような作業ダイヤをつくる考えはない。

確認事項① 今回の施策で対応レベルも安全レベルも低下しない。

確認事項② 担務者がフレックス勤務者から充当となるが、施工科の現場も含め、希望する人が担えるように門戸を開いていく想いはある。

共通2項 対応件数の減少をもって派出の廃止や体制縮小を行うのか考えを具体的に示すこと。

回答) 運行体系や車両故障件数、出勤内容・件数などを勘案し判断したものである。

組合) 運行体系の変化(直通運転の拡大)を踏まえれば発生頻度ではなく、発生時のリスクを鑑みて故障予防の観点から派出検査の配置を行うべきだ。

会社) 赤羽派出を例にすると、発足以降A故障に関係する出勤は10件未満だ。処置できたものは6件で、床下点検を行って処置できたものは少ない。派出検査の対応で故障を予防するということは難しい。発生したことへの対応が主である。車両職の人員もあり、新たな派出検査の新設は難しい。

組合) 計画科の社員が担務する派出について、依頼して本当に出勤してもらえるのかという懸念がある。

会社) 運用指令に対し、これまでと同様に出勤依頼を行うよう指導している。スケジュールを含め、派出においても行える計画業務を持ちながら仕事をしてもらう。

組合) 派出検査が減ることにより、輸送障害発生時に少ない検査が線区別に取り合いになる懸念がある。

会社) 運用指令が判断して采配を行っていく。

組合) 周辺車両センターや派出からの出勤が足ロスであるとは考えていないのか。

会社) 考えていない。足ロスとは無駄な移動時間のことを指すと考えている。

確認事項 都心部の派出検査については、縮小に限らず検討し、必要なところには配置を行っていく。

共通3項 車両職の人材育成のステップにおける派出検査の位置づけについて具体的に示すこと。

回答) 車両業務全般を身につけることを目的としている。

組合) 車両職の人材育成の中での派出検査の位置づけはどうなっているのか。

会社) 派出検査はステップアップではなく、幅広い車両関係の業務の一部として見ている。業務にステップの上下は無い。派出をもっていない車両区所もある。

組合) 会社として派出検査で、社員に何を身につけてもらいたいのか。

会社) 生きて動いている車両を見ることで、メンテナンスした車両の使われ方や多系統の社員の動きなどを身につけることを期待している。

確認事項 管理者がしっかりと社員の能力や適性を見て人員の配置をしていく。