

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②

① から続く

共通4項 駅派出検査の将来展望について考え方を具体的に示すこと。

回答 今後の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ていくものである。

確認事項① ミライの車両S&E構創のキャリアパスは変わらない。出場検査を本体で持つという考えも、現時点では変わらない。

確認事項② H29.2.20 議事録確認での労使合意事項「各派出検査は本線上の車両の品質を確保し、安全・安定輸送を支える重要な役割を担っている」という部分は変わらない。

共通5項 教育については、本人の不安が解消できるまで教育を実施すること。また、OJT 実施中に不具合対応がない場合があるため、習熟度の評価基準を表すとともに、OJT 終了後も定期的な教育を実施すること。

回答 引き続き、必要な教育・訓練は実施していく考えである。

組合 今施策に伴う新規担務者向けの教育は、すでに実施しているのか。

会社 今回、新宿と東京の派出検査を新規担務する方向への教育は、現車教育を3日間と、保全科長、副長、指導担当が教育を行った。

組合 現在は保全科に派出担当の副長を配置しているが、施策実施後のTKでは計画科の社員が担務するようになる。今後の配置についてはどのように考えているか。

会社 派出担当の副長は施策実施後も残していく考えである。

確認事項① 不安があれば申告してもらい教育期間の延長を含めて対応する。

確認事項② 未経験の作業でも、事前ポイントがわかるショート動画の資料の整備を進めている。TKだけで作成できない車種については、関係する車両区所にも協力を依頼して整備している。

共通6項 派出所の業務において、不具合対応時は安全上の観点から、必ず2名体制で対応させること。なお、東京・新宿派出所の計画業務の融合において、コアタイムが一致していない根拠を明らかにするとともに、コアタイムだけでは対応が困難であることから、フレックス制度ではない作業ダイヤで業務を行わせること。

回答 必ず2名体制で対応するものとは考えていないが、本線出勤の体制については状況に応じて対応していくものである。また、フレックスタイム制については、社員の柔軟な働き方を考慮して導入したものである。

組合 派出業務にフレックス制はなじまないのではないかと。作業ダイヤで対応可能時間が明確な方が良いのではないかと。

会社 計画科はフレックスにより働きやすくなってきた。固定より柔軟な方がよい。派出業務を担務する計画科の社員がフレックス適用であるため、東京・新宿の派出においては作業ダイヤを指定しない。

組合 作業の安全と品質の面から、ダブルチェックできる2人体制とするべきではないかと。

会社 本線対応は区所内での作業と異なる。入念な後確認と処置後の動作確認を一連で行うため、ダブルチェックは推奨されるが、後確認は一人でできるものと考えている。

組合 「触車事故防止手引きに則って取り扱う」と議事録確認しているが、この間の改定等で変化はあるのか。

会社 改訂等を踏まえても大きくは変わらない。床下に降りる作業だからといって2名体制とは限らない。

確認事項① 床下点検時の体制について、赤羽派出発足時の議事録確認(H19.3.7 東地申 49号)における労使合意事項「触車事故防止手引きに則り取り扱う」は変わらない。

確認事項② 派出における作業時の体制について、作業の内容に応じて適切な人数で行う考えである。