

JR東労組盛岡

No, 87
2019年 4月20日
東日本旅客鉄道
労働組合
盛岡地方本部

〒020-0045
盛岡市盛岡駅西通二丁目16番31号
発行人 佐々木克之
編集人 情宣部
NTT 019-623-1011 FAX 019-624-0157
JR 033-2238-2239 FAX 033-2230

盛地申
第6号

2019年4月期
36協定交渉

パート
②

第3項 組合

盛岡車両センターの気動車交番検査の超勤時間の実績を明らかにすると共に、削減に向けた対策を講じること。

会社

交番検査班と管理者の超勤実績は？

盛岡車両センター車両職の超過勤務実績は、昨年と比較すると増加している。

昨年度は1時間35分の超勤で、一昨年比で約50分増加している。管理者は減少している。

超勤実績が増加しているのに、交番検査を3名から2人体制にしたのか？

試用期間として5ヶ月間(昨年6月～10月)トライアルを計15回行い、超勤発生したのは7回であった事から会社としてできる判断をした。より効率的な検査体制のため、2人体制は必要と考える

超勤増加の大きな要因は交番検査2人体制にある！車両も年々劣化し修繕が必要だし、修繕機器も新しいものが導入された訳でもない。ましてやトライアルの約半数で超勤が発生している現状では、2人体制にはまだ多くの問題があり解決すべき課題がある。さらに検証期間を設けるべき！

車両故障が多くなっているのは事実。2018年度気動車のA故障は30件程度、B故障は10件程度発生している。超過勤務増加の理由は、交番検査2人体制も要因の一つであるが、修繕対応などもある。今後も実態把握を行い、課題があれば解決に取り組んで行く。

ポイント

交渉では「2人体制によって、点検した人が検査も行っている為Wチェックになっていない」「季節整備を行う時期の検証がなされていない」「交番検査は若手社員の育成の場であり、今後教育を行いながら交番検査を行えば、更に時間がかかる」など課題を主張しましたが、会社は「効率的な運営の為に2人体制はやらなければならない」「課題があれば改善していく」という主張に終始しました。安全輸送を守る為に、ゆとりを持って正確に交番検査を行える体制を創り出すために、検証運動を創り出していきます。

第4項

H30年度の首都圏配属・支社内配属を系統別に明らかにすること。要因需給のバランスを考慮し、正常な業務運営が行える要員体制を確立すること。

昨年と同規模の配属となっており、首都圏配属は20名程度、支社内は25名程度であり、女性は約3割である。また首都圏採用者は東京・横浜各支社配属になり、それ以外の配属は現時点ではない。

昨年も議論したが、駅の要員は不足している事から、新入社員の盛岡支社配属増を本社には引き続き伝えること。また駅の将来を見据えた時、標準数を割るような事はないか？

盛岡支社の状況や考えは、本社に伝えていく。また駅の標準数は、タイミングもあるが標準数を割る事が無いよう、引き続き適正な要員を配置する。