



2025年10月21日
第052号

JR 東労組 
Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
編集 情宣 担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

**横地申
第1号**

「職場実態と本人のキャリアプランを無視した不当転勤を許さず、安全で安心して働ける職場を求める」申し入れ団体交渉を行う！②

3. 当日の臨時検査班の出面不足により、修繕を未施工のまま車両を出区させざるをえない実態について会社としての認識を示すこと。

【会社回答】業務の運営に必要な要員は確保しているところである。なお、引き続き、全体の優先順位等も踏まえながら必要な車両修繕は行っているところである。

組 合	会 社
必要な要員を確保しているという根拠は。	毎月人事UT、モビリティサービスユニット含め職場の状況（傷害や休まれている方がいないか）確認している。人事UTの把握している状況と箇所の認識を合わせて、足りているかいないか判断する。ずっと余裕があるわけではない、そうでない時期があることもある。
現時点での鎌倉車両センターの要員はどうか。	要員は確保できている状態。余裕があるとも思っていないし、欠員が生じているとも考えていない。
作業量は加味されているのか。	含まれていない。機能保全の本数と、臨時修繕の業務量を出すのが難しいが、それらを見た上で要員として確保している。臨修の作業量も承知していて、作業量がマックスのところでは要員が確保されているかと言えば、そうではないときもあるし、そこはなかなか見えない部分。
機能保全の人数がベースとなって、そこに臨時修繕の人数がプラスされるイメージか。	その通り。
工事件名等は算出の基礎になっているのか。	計画されているものはあるが、突発的な改修等もある。その辺りは見えない部分はある。判断が難しい。
臨時修繕は決まった人数があるというわけではないということか。	平均的な中身を見て、明確な数字の出し方はない。
車両修繕の件数は多い。その中で機能保全に人が割かれ臨時修繕する人もいない中で、修繕作業も優先順位をつけてやらざるを得ない状況もあり、そうすると現場の感覚からすると人が足りないという認識だ。	臨時修繕作業は予測はできない。E235系が導入されたが、新しい車だから故障がないというわけではなく、初期不良等でご迷惑をおかけしている部分もある。しかし、機動班（臨時検査班の前身）に十何人もいた時代でも部品が入らなかったりして優先順位をつけてお客さまに迷惑がかからない範囲、整備標準等の規定に抵触しない範囲で出さなきゃならないこともある。今に始まった話ではない。
現場では車両のプロとして基本的には100%完璧な車両を出したいという思いが根底にある。しかし、人が居ないことで以前よりも未修繕の車両を出すことが非常に増えている。	優先順位をつけて規定に抵触しない範囲で修繕せずに車両を出したとしてもまた車両は入ってくる。運用の都合があるので少し時間はかかるが、ずっと修繕しないわけではない。
1人で臨時修繕作業をしなければならないことが多い。1人だと不安全になる作業もある。2人で安全に作業を行うと共に、お互いにチェックすることで品質も向上させることが出来る認識だ。	基本は2人だが1人でやるのもゼロではない。1人で出来るなら1人でも大丈夫だと思うので作業によりけりではないか。作業人数については現場の判断というところになる。
1人で作業する場合に安全レベルが下がるという認識はあるか。	事前打ち合わせを行っている。1人でも班長と打合せを行うのでその中で経験を確認したりして、安全作業ができるイメージだが、100%かと言われたらそうではないかもしれない。
臨修キャラバンとは？何の目的で行われているのか。	波動。中原支所等で作業量を見て、平準化するために行っている。多様な経験を積むことにもなり、成長に繋がる。

第4項以降は2期目へ！

職場の現実と仲間の声を会社に訴えていきます！！