



# ŌMIYA NEWS



No.41

2023年9月19日

JR 東労組大宮地本

大地申  
第4号

## 「営業関係施策について(宇都宮営業統括センター)」 に関する申し入れ交渉開催 その1

### 1. 今施策の目的と根拠を具体的に明らかにすること

回答:グループ経営ビジョン「変革 2027」の実現に向け、安全の確保をベースに、信号・輸送業務の集約化・システム化を進め、運転取扱のノウハウの蓄積と、技術継承の円滑化を推進するとともに、効率化でより生産性の高い業務執行体制を構築するものである。

組合:今施策は輸送の体制が変わり、安全に影響する施策と考える。目的を明確にしていきたい。

会社:信号・輸送業務の集約が目的。現在黒磯で行っている業務を、ATOSの延伸を機にRCで黒磯の信号を取り扱う。一つの箇所で集約することで、ノウハウの蓄積と技術継承をスムーズに行っていく。

組合:施策のメリットはなにか。

会社:運転取扱いの教育訓練をそれぞれの駅で行っていたものを集約し効率的に勉強会が出来ることが一つ。運適や教育も一元管理できる。また、ATOSが延伸することで黒磯の上り出発と下り場内は指令の管轄となり、ハンディ端末による保守作業が可能となり、駅を介さなくなる。

組合:異常時のエンド交換や出入区が絡むのは黒磯であり、様々な対応が発生すると思うが那須塩原に集約する根拠はなにか。

会社:那須塩原は新幹線駅で黒磯は在来線の重要駅。新幹線と在来線をトータルで見る体制が必要になる。

現段階で新幹線はRC化できる業務はないため那須塩原に集約することとなった。

**ATOS化に伴う業務量の減少と安全レベルが向上する施策であると確認!**



### 2. 施策実施後、東京総合指令室及び仙台CTCとの接続の仕切りや、順序変更等でトラブルが発生しないよう業務区分を明確にすること

回答:今施策に伴う業務内容の変更点については、関係社員に必要な周知を行なう考えである。

組合:接続関係はATOS化に伴いどのような対応になるのか、具体的に示していただきたい。

会社:原則としてATOS区間の信号扱いは指令で行う。黒磯の南側は指令、北側はそのまま駅構内で行ってもらう。

組合:上り出発と下り場内は指令で行うとのことだが、異常時に駅で扱うことは可能か。

会社:駅で扱う場合は直前変更だけは気を付けてもらいたい。クロスの場面も指令が見ることになっているが、貨物と輻輳した際に旅客列車を優先するなど、連携を取ってもらえれば問題ない。

組合:南は指令、北は仙台CTCとやり取りし順序変更の入力は黒磯で行っているが、今後は指令で入力するのか。また下り貨物が遅れていてスジを見ている場合の場内の順序保留の入力はどうするのか。

会社:スルーになる列車は「スジ未」入力をする。また北に折り返す臨時列車は駅で対応することになる。貨物の遅れについては指令が見ないと入力できない構造。指令から連絡が来たらその後、場内の入力をして欲しい。

組合:黒磯で直近に列車が来た場合は大変だ。今後は那須塩原で行う事になるので現場の負担になる。指令にもその事情を伝えていただきたい。

会社:変化点なので、指令及び仙台CTCには早めの伝達をしてもらうように要請する。

**「関係箇所と調整した上で現場周知していく事を確認!!**

その2へ





大地申  
第4号

## 「営業関係施策について(宇都宮営業統括センター)」 に関する申し入れ交渉開催 その2

3. 新信号所に設置予定のATOS端末3期の教育を確実にし、安全レベルの維持向上に努めること。

回答:業務を行ううえで必要な教育・訓練については実施していく考えである。

組合:現在黒磯は信号社員10人中4人がATOS3期を扱ったことがない。また過去に3期を扱っていても数年触っていない人もいる。異常時はATOS3期を扱うので不安がある。

会社:異常時対応について現行は那須塩原の副長が対応している。当面は副長がATOS端末3期を操作する。今後はOJTを通じてATOS扱いを教育し、少しずつ操作に慣れるようにし、落ち着いてから次のステップとしていきたい。

4. 施策実施以降の作業ダイヤは現場組合員の意見を基に作成すること。

回答:作業ダイヤについては、関係社員に周知していくこととなる。

組合:現行、黒磯ではポイント清掃を月3回50分程度、見張り員を立てて作業しているが今後はどうするのか。また運転状況表は那須塩原と黒磯の両駅分作成するのか。

会社:今後もポイント清掃は基本的には黒磯駅の当務副長と那須塩原駅信号担当の非番で行う。運転状況表は黒磯の分は作成するが那須塩原の分は作る必要はない。那須塩原で照合作業の必要はなくなる。

組合:非番で行うとなると、どこまでが超勤となるのか。

会社:自駅へ戻るまでが業務となる。

5. 輸送、営業それぞれにおける技術・技能を確実に継承するため、それぞれに十分な要員を配置し、安全、サービスレベルの低下を招かない体制とすること。

回答:業務に必要な体制は確保しているところである。

組合:今回、那須塩原信号担当の作業ダイヤに営業の担務が含まれているのか。一人で運転整理を行うことに不安があると言われている。信号業務に慣れるまでは一定程度、集中する環境が必要である。

会社:柔軟な働き方を進めていることもあり、改札業務も担う作業ダイヤになっている。改札を行うことで信号業務に支障をきたすとは思っていないが社員の不安は理解できる。事前にしっかり教育して実施時にはフォローしていく。

6. 新たな執務スペース及び休憩室は十分なスペースを確保するとともに職場の環境改善を行い働きがいの向上に努めること。

回答:業務を行ううえで必要な設備等は整備していく考えである。

組合:黒磯の休憩所より狭くなるので残念だとの声が上がっている。職場の意見として拡張していただきたい。また天井や壁などに黒シミが多くあるため、壁や床面の交換などを進めていただきたい。

会社:現状では手当てする場所はない。休憩スペースは体を休めるところであり、座って食事を取れる場所を確保するためにレイアウト変更などを行っている。施策実施後であっても意見を聞いてできる整備は行っていきたい。

7. 今施策に伴う異動についての考えを明らかにすること。また、施策実施以降においても、駅輸送業務を担う人材育成の観点から、確実に技術継承を行なえる体制を維持すること。

回答:社員の運用については、就業規則に則り取り扱っていく。なお、業務に必要な体制は確保していく考えである。

組合:施策のスタート場面については那須塩原には黒磯の信号取り扱いが出来る人を配置することで良いか。

会社:黒磯の信号担当者の場合は担務変更、他の営統セから来る場合は異動となる。いずれにしても必要な業務が行える社員を配置することになる。

組合:切り換え時の紙線閉の取り扱いについてはどのようにするのか。

会社:14日のマルヨで切換え予定だが、保守作業の関係で紙線閉が行えるよう体制を厚くする考えである。

**安全・サービスレベルの維持向上を図り、技術・技能を確実に継承していくため、施策検証のたたかいを職場から創り出そう!!**

