



ŌMIYA NEWS



No.55

2023年10月10日

JR 東労組大宮地本

大地申
第5号

「埼京線の乗務員基地再編ならびに業務移管について」に関する説明申し入れ交渉開催 その①

1. 今施策の実現に向け大宮車掌区・大宮運転区を廃止し、大宮運輸区(仮称)を設置する根拠を明らかにすること。また運輸区設置に伴い見込まれる効果などを明らかにすること。

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: 大宮運輸区(仮称)が廃案になった経緯が分からないとの声がある。またどういった時期から検討をしたのか?
会社: 会社を取り巻く環境も変わり、数年前まで1800人を超える採用をしてきたが、今は500人の採用すら難しい状況にもなっている。誰も経験した事もない環境変化に未来を見据えて施策を実施していかななくてはいけない。統括センターになるからといってこれまで積み上げたものが無駄になるとは考えていない。検討時期については大宮運輸区の提案時(22年8月)には考えていなかった。実際には本年度が始まる前くらいに検討を開始し、このタイミングでの提案となった。

組合: **管理者が説明に苦慮している現状であり、これから決めていくものが多すぎて混乱している! 現場社員に対して迷惑をかけてしまったという認識はあるのか!**

会社: 検討、提案、実施という事を見ても期日的なものを含め短いと受け止められる、これまで現場の尽力もあったと思うのでお詫び申し上げたい。

2. 大宮車掌区・大宮運転区が担当している埼京線・川越線の業務の一部を埼京運輸区(仮称)発足とともに首都圏本部に移管するメリットを明らかにすること。

回答: 安全・安定輸送のさらなるレベルアップを図るとともに、効率的な業務執行体制の実現が出来ると考えている。

組合: 埼京運輸区を設置するメリットは?

会社: 大宮運転区と大宮車掌区が一緒になると乗務員区所として大きいという事や北と南に乗務員区所が必要だという考えや、便乗などを削減していくことで効率的な体制を実現できると考えている。

組合: 乗務員でも現行の大崎の泊まり行路は3行路だけであって、車両センターも近くにあるわけではなく、設置するメリットがやりとりでも見えない感じがある。空港アクセス線など将来的にはビジョンとしてあるのか?

会社: 空港アクセス線について埼京運輸区で担当するかなどはこれからの話ではあるが、大崎の箇所の特性からして可能性はゼロではないと考えている。

3. 大宮運輸区(仮称)ならびに埼京運輸区(仮称)設立に向けてこれまで支社が行ってきた内容を明らかにすること。

回答: 設置に向けた場所や必要な設備等の検討をしてきたところである。なお、大宮運輸区(仮称)については2023年9月22日に提案を行った「大宮支社の現業機関における柔軟な働き方の更なる実現について」による対応となる。

組合: 具体的にどの様なワーキング(※以下WGで表記)で構成してやってきたのか?

会社: 当直WG、企画WG、人材育成WG、オフィスフロア検討PT、指導・計画WG、システムWGなどである。

組合: 壁紙のアンケートはされたが、職場の人は自分たちの意見をどこで聞いてくれるのかという声がある。

会社: 決定したものがなく、中途半端なものではなく、ある程度形になったものを示す方が良いと考えている。

組合: ワーキングの人の意見だけでなく、オフィスなど色々な人の意見の聞くのは重要である。

会社: 乗務員にはなかなか情報が入りづらいという事も言われたので現場長やPTに伝えていきたいと思っている。

組合: 少数のメンバーで色々決めていくのは違和感がある。**検討しているもので意見を聞くためにPTの人が他の職場の人の価値観を聞くためにコミュニケーションを取る事は良いことだと思うがどうか?**

会社: それは可能である。

現場の納得感は不可欠だ!





ŌMIYA NEWS



No.56

2023年10月10日

JR 東労組大宮地本

大地申
第5号

「埼京線の乗務員基地再編ならびに業務移管について」 に関する解明申し入れ交渉開催 その②

4. 大宮運輸区(仮称)ならびに埼京運輸区(仮称)が担当する業務内容及び業務範囲等を明らかにすること。また担当線区外への規模等を明らかにすること。

回答:業務内容については、決まり次第周知していく考えである。また、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、大宮運輸区(仮称)については2023年9月22日に行った「大宮支社の現業機関における柔軟な働き方の更なる実現について」による対応となる。

- ・乗務範囲は大宮の乗務員職場と埼京運輸区については現在の埼京線・川越線と考えている。
- ・回送や臨時については技量維持の観点から、一つに集めた方が効率的であるという考えもある。検討していく。
- ・指導員や事務担当は埼京運輸区にも配置していく。
- ・埼京運輸区と同時に大崎エリアの営業職場での兼務は決定していない。
- ・秋の自己申告書に基づいて希望を把握・確認していく事となる。

組合:大宮からどれくらいの方が異動するのか。割合でも良いので異動する規模なども示すべきだ!

会社:大宮の方が規模が大きい。異動割合は2割では少ない、5割はいかない規模と考えている。

5. 大宮運輸区(仮称)ならびに埼京運輸区(仮称)の執務スペースの考え方を明らかにすること。

回答:社員間のコミュニケーションが図りやすいオフィスを検討している。なお、大宮運輸区(仮称)については2023年9月22日に提案を行った「大宮支社の現業機関における柔軟な働き方の更なる実現について」による対応となる。

【大宮の乗務員職場】

- ・2F-執務室 5F6F-更衣室、休養室 ※女性は6F
- ・ワンフロアでフリーアドレス(特定の席は無い)
- ・食事優先スペースの様な考え方に基いた場所をつくる。
- ・更衣室から執務室までの移動時間は更衣時間に含まれる。

【埼京運輸区】

- ・1F-訓練室、休養室 2F-男女更衣室 3F-執務室
- ・最低でも座席(椅子)は40脚は用意していく。
- ・大崎運輸区と池袋運輸区も使用する。
- ・カバン置き場は3Fの執務エリアに50くらい。

6. 大宮運輸区(仮称)ならびに埼京運輸区(仮称)で安全安定輸送が提供できる職場環境の整備について明らかにすること。

回答:必要な設備については、整備していく考えである。なお、大宮運輸区(仮称)については2023年9月22日に提案を行った「大宮支社の現業機関における柔軟な働き方の更なる実現について」による対応になる。

【大宮の乗務員職場】

- ・シミュレーター室は運転士・車掌と隣り合わせで、間仕切りを取れば合同で訓練も出来るような形もつくっていく。
- ・レターケースなどは設置する考えは無い。
- ・仮眠エリアは設置していく考えである。
- ・点呼台に関しては3つ。アル検器も同様。
- ・充電箇所は現場と相談して決めていく。

【埼京運輸区】

- ・休養室はホテルタイプになる。防音対策は検討する。
- ・大崎で到着時間を教え合う風土はあるが、残していくかどうかはWGで検討していく事となる。
- ・点呼台にアル検については2台設置していく。
- ・現車訓練などの箇所については検討しているところである。検討箇所はTK、板橋、池袋などとなる。

7. 埼京運輸区(仮称)設置に伴い、10月から大崎駅の乗務員詰所から旧品川運輸区庁舎の使用を予定している事から詳細を明らかにすること。

回答:引き続き、関係社員には周知していく考えである。

組合:列車の乗り継ぎもあるのだから、徒歩時分が変わる中で乗務員にしっかり周知するべきだ。

会社:準備時間一覧表は差し替えて掲示してある。指摘もあったので周知の方法や時期は検討していきたい。

【運転士】大崎到着～詰所:9分 出場:7分 【車掌】大崎到着～詰所:5分 出場:9分

現場の声から安全輸送を提供できる環境をつくるべきだ!