



東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

申18号 団体交渉を終える

設備系統の体制見直しに関して 詳細を明らかにするよう求め交渉

新潟地本は7月26日、申18号「組織再編に伴う設備系統の体制見直しについて」に対する申し入れの団体交渉を行いました。
10月実施としている本施策について、より詳細を明らかにするよう求めました。

新現業ビル使用開始後のレイアウトは調整中

施策実施による社員の配置および各系統の庁舎、支社から移動後のレイアウト等の配置を明らかにするよう求め、業務に必要な執務場所、体制は確保していく考えであるとの回答を受けました。

交渉団がレイアウトはまだ決まっていないのか質すと支社側は、基本的には組織再編時は支社ビルと各現業ビルでスタートし、その後、現業ビルが立ち上がるようになりました。

新潟地本で 横浜地本で！長野地本で！

続々と加入！



新たな仲間と 共にがんばろう！

「育成出向」の考え方を質すと、施工現場での技術

教育育成・出向は「これまでと変わらず

支社が示す「専門技術」を身につけるための育成プランを明らかにするよう求めると支社側は、これまで通りOJTを含めて行っていくことは変わらず、コアになる技術はOJTを通じて維持・強化していくとしました。

また、7年で一人前という考え方についても変わりはないとしました。保線の専門技術とは何か質すと、設備線路技術、調整業務、設備管理業務であり、規程通り業務を進めるのがJRの役割だという考えを示しました。

所長も電子決済だけでは分からず、結局説明が必要なものもあると指摘すると支社側は、課題として認識しているとして、効果的になるよう取り組んでいくとしました。

交渉団は、所長を別の建屋に置いておくのは非効率的になるのではないかと指摘しましたが支社側は、異常時に箇所長同士で話ができることでスムーズな対応になるメリットもあるとの考えを示しました。

力に身につけるために教育ツールとして出向は使っていくとしました。保線では様々なメーカーに出向してきたものの、戻ってきて終わっている実態を指摘し、どのように活かすのかを質しました。

支社側は、実務にそのまま活かるとは考えていないが、パートナー会社との調整業務を進めていくうえで相手の仕事を知ることとは大事だとしました。



安全・安定運行の視点から申し入れ 「D・TAC」運用に対する認識を質す

新潟地本は7月12日、申19号として「D・TACの本運用に関する申し入れ」を新潟支社に提出しました。

今年6月1日より、乗務員が使用する「運転時刻表」について、タブレット端末を用いて電子時刻表化した「D・TAC」の本運用が始まりました。

乗務員が使用する運転時刻表は業務指示書としての性格を持ち、列車の安全・安定輸送を確保する上で重要な役割を果たしている根拠を質すと、1年目で検査、2年目で工事の計画、立ち合いを経験してもらおうとしました。

企画部門から現業機関に権限移譲する具体的な内容を明らかにするよう求め、業務管理規程で定められた中身で主幹課が行っていることが現場にいくと回答を受けました。

所長は決済権限を持つはどうなるのか質すと、変更になる可能性はあり、全社的に体制が変わるのでギリギリまでどうなるのか分からない部分もあるとしました。

副所長は決済権限を持つのか問いましたが、新潟だけオリジナルルールでは出来ず、他支社も見えないためまだ決まっていなと繰り返しました。



D・TACの本運用開始により、タブレット端末の不具合や通信障害、運転時刻表への速度超過対策の変更など、紙に印刷された運転時刻表では想定されなかった新たな事態に対応する必要が生じています。

D・TACの本運用に関して組合員のみならず社員から、東日本ユニオンに多くの声が寄せられていくことから、新潟地本は7月12日、安全安定運行の視点から申19号として「D・TACの本運用に関する申し入れ」を新潟支社に提出しました。

6. 2022年4月28日付新潟支社運輸部企画課運用Gからの「乗務中にD・TAC不具合が発生した場合の取扱い」において走行中にD・TAC不具合が発生した場合の取扱いが運転士と車掌で相違があることに対する考え方を明らかにすること。

7. D・TACの不具合に起因して列車遅延や運休等が発生することに対して、安定輸送とお客様サービスの視点から考え方を明らかにすること。

8. これまで速度防止超過対策として実施してきた赤ペン記入の評価、及びD・TACのメーカー機能に対する認識と課題を明らかにすること。

■申19号 申し入れ項目

1. 新潟支社において把握しているD・TACの問題点と課題を明らかにすること。
2. 乗務中におけるタブレット端末の不具合発生に対する考え方を明らかにすること。
3. 乗務中におけるD・TAC通信障害発生に対する考え方を明らかにすること。
4. 異常時等での車外・屋内での使用時における雨