



東日本ユニオンにいがた

<http://niigatachihon.yukigesho.com/>

車両部門の組織再編 — 申15号団体交渉終了 —

施策に伴う課題を労使で認識一致 改善に向け取り組むことを確認

新潟地本は3月6日、申15号「新潟支社における運輸車両部門の組織再編(車両部門)」における体制の見直しに対する申し入れの団体交渉を行いました。

車両区所の組織再編により、昨年3月に車両部門は新潟車両センターを拠点として、長岡車両センターを廃止、新津運輸区の検査部門は新潟車両センターへ集約されました。

生産性の向上や柔軟な働き方の実現が目的とされた組織再編であったにも関わらず、施策が実施されて以降、検査、修繕計画や車両運用対応を含めた関係業務が非効率になったとの声が多く寄せられたことから申し入れを行いました。

体制の見直しを行った中で、成果と課題を明らかにするよう求めました。成果については支社側は、車種を問わない社員教育により車種転換教育が進んだこと、支社で担っていた契約を移管することで社員の成長や活躍フィールドの拡大に繋がっていることを挙げました。

支社側は、新潟車両センターが扱う全ての車種を所属する全社員が扱える事が目指す姿だとする一方で、優先すべき課題もあ

施策実施は計画通り 出張の多さに課題

体制の見直しを行ったので、できるだけ早く教育ができるよう車両センターと相談していききたいとの考えを示しました。

課題については、長岡と新津への出張回数が多いことを挙げた支社側に対し組合側は、出張が増えるの

化のための過渡期であり、施策の実施状態としては計画通りに進んでいると

新津車両センターに全ての車両を集約する考えなのかを質すと支社側は、E/Lは設備上の制約で厳しいため予定は無く、GVは車両運用が効率的な新津に留置、DCについては未定とした上で、留置箇所は分かれるがメンテナンスについては集約する考えであるとしました。

G社の要員確保に課題 作業集約が解消策

GV・E400系の保全を新津構内で計画的に施工できるようにするよう求めましたが支社側は、今後も新潟車両センターでの施工を基本とするとの回答を示しました。

機能保全について支社側は、庫取に苦労している事やE129系の回帰率低下を問題として把握しているとして、想定したキヤパシティは充分あるが、何故計画が難渋するのかを解消していかねばならないとしました。

回帰日数低下の原因について、庫取りと施工容量、グループ会社の要員確保の3点とする支社側

であれば効率的とはいえないと指摘しました。

支社側は、新潟車両センターでGV・E400系を40両打てるとシミュレーションしている、新津で18両のキハ110系の定期検査を行うより1箇所

に集めた方が効率的との判断で派出所としているとしました。

新津車両センターに全ての車両を集約する考えなのかを質すと支社側は、E/Lは設備上の制約で厳しいため予定は無く、GVは車両運用が効率的な新津に留置、DCについては未定とした上で、留置箇所は分かれるがメンテナンスについては集約する考えであるとしました。

業者の融合による検修社員の活躍フィールドの拡大であり、針を戻すと折角進んでしまつてしまいました。

また、新潟車両センターのNTSの要員確保の課題解決には、新津での作業を少なくする事が必要で、先ずは新潟への作業集約を進めていく事が大前提であるとしました。

旧長岡車両センターと新津派出所の人員体制を見直すよう求めましたが、必要な体制は確保しているとの回答を受けました。

組合側は、長岡ではE/Lの臨時修繕と定期検査、新津派出所ではキハ110系の臨時修繕が残り、全て

全組合員の総力で東日本ユニオンをさらに強化・拡大しよう！ 上中越支部第9回定期委員会



上中越支部は3月10日(日)に、アトリウム長岡において、委員、傍聴者など総勢39名の結集のもと、第9回定期支部委員会を開催しました。

新潟地本より粉川書記(日)に、アトリウム長岡長と木村業務部長が来賓として参加されました。

質疑では、2024春開における職場での対話や、職場の現状、冬期における課題など委員から発言を受け、参加者全員で共有しました。

福原議長のスムーズな進行により、暫定予算を含む下期の活動方針を満場一致で確立しました。

今後も職場の多くの声を結集し、労働組合の必要性を訴えながら問題を解決していくことを通じて、組織の強化・拡大につなげていくことを今定期委員会でも確認しました。

(上中越支部投稿)

だとして、そのような視点からも新潟でGVの保全をしっかりと行っていく必要があるとの認識を示しました。

また、工具の不足や予備品の配置不足も支社として把握していて、現場の要望に応じて可能なものから改善を図っている最中であるとしました。

組合側は、5年後の状況は理解できるが「今が危ない」という感覚だと指摘し、在勤として移動時間を削減できれば、再編の取り組みや新しい業務に有効に使えと訴えました。

支社側は、一手一課題を解決しながら、出張がなくなる様な作業体制を構築するように引き続き取り組んでいきたいとの考えを示しました。

新入社員のみなさん！ 入社おめでとうございます！

初めての仕事や職場に対する不安や悩みはありませんか？

私たちJR東日本労働組合(東日本ユニオン)に気軽に相談してください！



東日本ユニオンで私たちとともに働きやすい職場を創りましょう！

機能保全について支社側は、庫取に苦労している事やE129系の回帰率低下を問題として把握しているとして、想定したキヤパシティは充分あるが、何故計画が難渋するのかを解消していかねばならないとしました。

回帰日数低下の原因について、庫取りと施工容量、グループ会社の要員確保の3点とする支社側



業者の融合による検修社員の活躍フィールドの拡大であり、針を戻すと折角進んでしまつてしまいました。

また、新潟車両センターのNTSの要員確保の課題解決には、新津での作業を少なくする事が必要で、先ずは新潟への作業集約を進めていく事が大前提であるとしました。

旧長岡車両センターと新津派出所の人員体制を見直すよう求めましたが、必要な体制は確保しているとの回答を受けました。

組合側は、長岡ではE/Lの臨時修繕と定期検査、新津派出所ではキハ110系の臨時修繕が残り、全て