ŌMIYA NEWS

No.58　2023年10月17日　JR東労組大宮地本

大地申
第7号

「浦和東営業統括センター（南浦和駅）の信号所移設および業務体制の見直しについて」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、浦和東営業統括センター（南浦和駅）の信号扱所を本屋に移設することで、効率的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：今施策の目的とメリットを明確にしていただきたい。

会社：信号所を内勤に移設することでワンフロア化し意思疎通しやすくなり、信号所で直接伝達を受けることで効率的でより生産性の高い体制となる。また駅業務の運営は連携が重要であり、これまで離れていた信号所をワンフロア化することにより駅で起きていることを把握しやすくなり、駅総体で業務に当たれることがメリットとなる。

組合：今施策によって業務量はどのように変化するのか。

会社：お身体の不自由な方のご案内受付業務をCSPに委託することで管理者が管理業務に集中できる。また、今まで輸送担当が行っていた業務を信号担当や営業社員で対応する事になる。

組合：実施時期について再提案を受けたが、11月19日から12日へと前倒しになった根拠を示して頂きたい。

会社：渋谷の大規模工事が具体的に分かったのは7月という事もあり変更となった。前倒しにしたのは他の工事への影響と今施策の工事工程や教育スケジュールを鑑みて前倒しでも問題ないと判断した。新たな体制で渋谷の大規模工事を迎えることで現場に苦労をかけることは認識しているが現場長と調整の上判断させてもらった。

社内調整が出来なかったことで、現場の負担が増大することを指摘！
現場社員の苦労を受け止め、しっかりと日程調整を行うことを求める！

2. 施策実施に伴う輸送障害時の体制及びフローを明確にすること。

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う考えである。

組合：今施策で南行主任の作業ダイヤがなくなるが、人身事故発生時の現地責任者やポイント不転、東浦和駅への駆けつけ対応等の中に資格が必要なものもある。フローを作成するべきと考えるがどうか。

会社：人身事故発生時のフローは現在検討中であり作成していく。現地責任者を担当する方には必要な教育・訓練は実施していく。また駆け付け体制については副長が中心となり、駅全体で対応する事となる。初動は駅となるが営業統括センターの保安担当も教育している。資格の無い者が作業に当たる事が無いよう、フローをしっかりつくる。異常時の規模や必要性においてIP無線などを活用し、支社からも指示をおこなっていく。

輸送障害時のフローを明確にし、営統セからも駆けつけることを確認！

組合：現在、副長と南行主任が運転当務に指定されており、24時間指令伝達の受領等を行える体制としてきた。今まで南行主任が担ってきた業務内容は変わらないため、信号担当を運転当務として指定し職務手当8000円を支給するのか。

会社：運転当務が24時間起きていなくてはならないという縛りはない。運転当務というのは様々な要素があるが駅長代行訓練など受けて駅長に代わる業務や副長に代わって行う業務もある。信号担当は着座義務もあり、副長に代わって業務に臨めるのかという面で信号業務が疎かになってはならないと考える。作業ダイヤが確定していないので断言は出来ないが、作業ダイヤと就業規則を見て慎重に判断したい。

運転当務の役割について議論！　業務内容が変わらない一方で手当が変わるのはおかしいと強く主張！
信号担当を運転当務に指定し、職務手当8000円を支給すべき！

その2へ

ŌMIYA NEWS

No.59　2023年10月17日　JR東労組大宮地本

大地申
第7号

「浦和東営業統括センター（南浦和駅）の信号所移設および業務体制の見直しについて」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4期の教育を確実に行い、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：教育・訓練の進捗状況と渋谷切換工事のフォロー体制を明らかにすること。

会社：全5回の訓練を予定しており、4回目を終えている。5回目はフォロー教育となる。渋谷切換工事に向けてはどの担当がどういった内容が不安なのか、運転指導で把握して対応していく事となる。

渋谷駅切替工事については運転指導がフォローすることを確認！

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：南行主任が行っている業務として改札業務や券売機の呼び出し対応、急病人対応等があるが、内勤に営業社員が不在になる場合の対応は副長も行うのか。信号担当は着座義務がある。

会社：お客さまが呼んでいる段階では副長も一旦話を聞く。お待たせする場合もあると思うが対応していく。駅としてお客さまをご案内するというのは一般社員も管理者も変わらない。

組合：お身体の不自由な方のご案内受付業務を委託するが、「本体に要請が来た場合は本体で対応する」という現場の認識があるが、違うのではないか。

信号担当の着座義務を確認!!

会社：それは違う。基本的には委託先で行う。輻輳した場合駅で対応する場面もあるがその場合は手順を経て行う。

お身体の不自由な方のご案内業務は委託先で行うことを基本とする！

5. 輸送、営業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：早朝の輸送障害発生時はこれまで寝室が横にあったため、すぐに起こして対応していた。特に車セからの依頼を受けての入力は１人では間に合わない作業量である。今後は寝室が離れており、列車運行に当たりが出る場面も出てくる。呼び出し方法を明確にすると共に車セと指令にも状況を伝えていただきたい。

会社：基本的に副長の寝室には鉄電があるので起こす事になる。早朝の状況については双方の状況・環境を見た上で対応することは大事だと思うので、情報提供はさせて頂き、問題意識を持っていく。またタイムロスをなくしていく。

早朝の輸送障害の実態を認識一致！施策による変更点を関係箇所と共有することを確認！

6. 執務スペースには業務に支障がないよう必要な設備を整備すること。また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：前照灯や尾灯を映すモニターが操作卓から見えない位置に設置されたり、無線機が操作卓の裏に設置され、振り返りながらの作業になる等、使いづらい。また入区列車の動きがわかるモニターの設置を求めているが設置されない。設備系との連携はどうなっているのか。安全に関わるので早急に対応すべき。

会社：備品の配置については意見集約の場面で足りていなかった認識はある。モニターが見えにくいとの声も聞いており、対応できるものは対応したい。進来状況がわかるモニターについては端末で在線表示を確認して操作して頂きたい。

設備の整備について意見が反映されていない事を指摘！早急に対応することを確認！

7. 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える体制を維持すること。

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。なお、業務に必要な体制は確保していく考えである。

組合：体制変更後も南浦和駅の輸送を守り技術継承をしっかり行えるよう経験者を配置して頂きたい。経験値が少ない社員が多く、異常時対応能力の低下が著しい。ＯＪＴだけでは経験は積めない。

会社：信号業務が遂行できる体制は確保していく。不安な部分があれば遠慮せず管理者に伝えてもらいたい。日常においてもフォローしていく必要があり、支社でも問題意識は受け止める。

体制変更後の課題と輸送業務における経験値の重要性を強く訴える！

安全・技術レベルの維持・向上を求めて施策を検証し、安全で働きやすい職場を創り出そう！