

新潟駅全線高架化に伴う 体制見直しの提案を受ける

新潟地本は4月15日に団体交渉を行い「駅における体制の見直しについて」の提案を受けました。
新潟駅の新潟全線高架化に伴い、7月1日より新潟駅・上沼垂信号場の体制を見直すことになりました。

新潟駅では、内勤執務室の集約や一般社員への業務置き換えを踏まえた副長の作業ダイヤの一部見直し、出札札と案内業務の作業ダイヤの一部見直しのほか、企画・分任業務を新設することになりました。

東口の出札窓口は3窓で常時1窓を開け、残る2窓は状況に応じ開けられる体制とすることになりました。券売機は万代口の機械を移設し東口の物とあわせて使用することになりました。

要員体制について支社側は、2徹・4日勤を見直して、2徹を廃止、「企画・分任業務」を1徹新設すること、差し引き1徹・4日勤となることになりました。管理については在来内勤をなくすことで営業担当の副長は1徹になる一方で、減となるのは営業だけ、輸送の体制は変わらないことになりました。

また、新しく企画・分任の徹夜業務を配置し、一般社員がお金の扱いを行うことになるとしました。分任は主務職に限定されるのか質すと、新潟支社では副長限定で行っているが主任職が行っている支社もあり、職制の限定はせず業務の経験値に応じて指定することになりました。体制の見直しについて、全線高架化の6月5日ではなく、7月1日とする理由を質しました。



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!

上沼垂信号場は、新潟駅を管理箇所として駅長無配置化を実施し、新潟駅との業務融合を加速すると

要員体制について人数に変更は無く、駅長を廃して副長を1人置き、副長については現場長資格はいらなくなることを指摘しました。

支社側は、元々検討はしていたが高架化の切り替え工事終了までは負担が重く、駅長の配置が必要と判断したため7月1日からセンターありきではなく、営業統括センターありきであると強調しました。

認定線区に対する定義を質すと支社側は、列車本数が少なく、お客さまのご利用が少ない年間通トンが5百万トン未満で、輸送密度が4千人/日規模以下の線区が指定されていると回答しました。

地本交渉団は、吉田内野間の2020年度の輸送密度が5千930人/日と認定線区の定義を上まわっていることを指摘し、同区間を通常線区とする

支社側は認定線区の業務内容や体制について、柏崎保線技術センター、第一

3月26日、「駅前オフィス貸し会議室」において第8回定期支部委員会を、感染防止対策を徹底した中で開催しました。

しかできないこと、組合員同士が顔を合わせる機会が少ないコロナ禍だからこそ会って対話すること大切、悩んでいる仲間を大切に、悩んでいる仲間を継続していくことを確認できた大会となりました。



申11号・越後線 吉田(含)~内野間における認定線区に関する申し入れ団体交渉 安定性の課題を認めながらも 現体制で充分との認識を示す

新潟地本は4月13日、申11号・越後線 吉田(含)~内野間における認定線区に関する申し入れの団体交渉を行いました。

よう求めました。支社側は、4千人を基準としているが、越えたら必ずしも通常線区となるのは限らないとして、変更する考えはないとの回答を示しました。

建設工業共に適正と認識していることとしました。また、通常線区・認定線区に関わらず、災害・輸送障害が発生した際に早期復旧を目指しているが、安定性が通常線区より劣るのやむを得ないとする考えを示しました。

現場と支社で実態に対する認識の乖離があることを指摘しましたが、支社側は今後もこの体制で充分と考えているとの認識を繰り返しました。

(新潟支部 投稿)