



# 東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/



村上保線技術センター  
で米坂線に関連する業務  
に対応している「メンテナ  
ンス2グループ」につい  
て、管理者と一般職の要員  
を質しました。

支社側は、11月1日現在  
で副長1名、一般1名の社  
員がいて、施策実施以降は  
一般がゼロになると回答  
しました。

その上で、列車が走って  
いないことでメンテナン  
ス業務が減少しているた  
め、それに合わせて体制を

組合側は、列車が動いて  
いないからこそ発生して  
いる業務もあるのではな  
いか質しました。

支社側は、列車が走らな  
いことから草が生えやす  
くなり、国道の交差点近く  
の踏切で線路に生えた草  
で信号の見通しが悪くな  
ったり、今まで対応してい

## 申8号 村上保線技術センターの体制見直しに対する申し入れ団体交渉 列車が走らないからこそ生じる作業も 社員の負担増は認められないと主張

新潟地本は11月21日、申8号「村上保線技術セン  
ターの体制見直し」に対する申し入れの団体交渉を  
行いました。

米坂線の運転見合わせにより業務量の減少が当  
面続くことから村上保線技術センターの体制を見  
直すとした支社提案に対して、残存している業務に  
対応してきた現場実態との整合性を説明する必要  
があることから、申し入れを行っていたものです。

見直すが、米坂線の今後が  
決まっていないため「メン  
テナンス2グループ」の廃  
止ではなく、あくまでも羽  
越線の部分と米坂線の部  
分を箇所総体で対応して  
行くという主旨であると  
しました。

副長1人で「メンテナン  
ス2グループ」の米坂線の  
対応をするのか質すと、軌  
道に関する検査・保守、付  
随する修繕関係の作業自  
体が無い状態であること  
から、対応できる仕事量で  
あるとの考えを示しまし  
た。

### 「社員一人ひとりの業務量は激増はしない」

なかつた隣接する畑の所  
有者から除草の依頼があ  
つたりしていると明らか  
にしました。

また、除雪に関してもM  
Rで行っていたところを、  
踏切に直接車で乗り付け

一般社員の要員を△1  
と提案している中で、管理  
者の業務を一般社員が行  
う考え方を質しました。

支社側は、管理者と一般  
社員のどちらを削減する  
のかという議論は社内  
であったが、管理者でな  
れどできない仕事は残る  
ため、一般社員だけを残す  
業務の柔軟性を考えた時  
にその社員の負担が増え  
るのではないかとこの判  
断もあり管理者を残すこ  
とにしたとしました。

組合側は、やり方によ  
つては一人ひとりの業務量  
がただ増えるだけになる  
と指摘し、一般社員の業務  
量が増えて圧迫していく  
認識はないか質しました。

支社側は、「メンテナン  
ス2グループ」の一般の業  
務の中心は通常の検査業  
務とその検査に絡む修繕  
であるが、これらの業務が  
無くなっていることから、  
そこまで仕事量が増大す  
るとどう考えてではないと  
しました。

また、「メンテナンス2  
グループ」の管理者1名体  
制になるので、手伝いとし  
て他のグループの社員が  
米坂線の業務に関わる頻

て行うしかなく、列車が走  
れないことで作業方法が  
変わったと明らかにしま  
した。

組合側は、列車が動いて  
いないからこそ生じる業  
務がある中で要員を1名  
減とすることで、一人ひと  
りの業務量が増えて負担  
がかかるのではないかと質  
しました。

支社側は、箇所総体で賄  
うことによつてこのよう  
な提案が可能になったと  
しました。

に、逆に発生する業務があ  
ることを考えた時に、一般  
職だけ要員を減らして管  
理者の業務を行うなら要  
員を減らさなければ良い  
と指摘しました。

支社側は、来年復旧とい  
うことになれば体制を維  
持できるが、5年間は復旧  
しない状況を見た時に、経  
営判断として実態に即し  
て都度体制を見直してい  
くことになることとしました。

組合側は、要員を削減し  
たことによつて超勤が極  
端に増えたり、超勤ありき  
の体制になることは労働  
組合として認められない  
と主張し、一年を見た中  
でそのようなことにはな  
らないか質しました。

## 幹申2号 新幹線統括本部に申し入れ ルールに則った運用の徹底を求める

JR東日本では経営ビ  
ジョン「変革2027」の  
のもとで様々な会社施策  
が実施されてきました。

新幹線統括本部でも乗  
務員行路内に「その他時  
間」が設けられるなど制度

の見直しが行われ、その運  
用を巡り東日本ユニオン  
と新幹線統括本部間で繰  
り返し団体交渉を重ねて  
きました。

しかし2023年度の  
ダイヤ改正を実施して以  
降、今日までの運用におい  
て「会社施策の独り歩き」  
ではないかと思われる問  
題点や疑問の声が東日本  
ユニオンに寄せられてい  
ます。



中央本部は11月20日、  
幹申2号・2023年度ダ  
イヤ改正の実施後に關す  
る申し入れを新幹線統括  
本部に提出しました。

## 新幹線統括本部との 団体交渉日程決定!

幹申2号  
2023年度ダイヤ改正  
の実施後に關する  
申し入れ

2023年12月15日(金)  
10時00分より

団体交渉に向けて  
職場からたたかいを  
作りだそう!



- 幹申2号 申し入れ項目
1. 在来線便乗・車両セン  
ター間での徒歩につい  
て、天候の急変に対してい  
は乗務員の安全と健康を  
第一優先に据えることの  
できる万全の対応をとる  
こと。
  2. 基本運用行路表に「そ  
の他時間」を設ける場合  
には、どの行路に設ける  
のか、ひろく乗務員と協  
議の上、決定すること。
  3. 基本運用行路表に「そ  
の他時間」を設ける場合  
には、ダイヤ改正の運用  
前にはその業務内容を明確  
にして社員周知を行うこ  
と。
  4. 「その他時間」に関する  
業務の内容が不確定の場  
合には、必要な出番が算  
出できないため基本運用  
行路表に「その他時間」を  
設定しないこと。
  5. 「その他時間」で「駅業  
務・企画業務等」を指定す  
る場合には、指示する管  
理者等の教育を再徹底す  
ること。