東日本ユニオンにいがた

http://niigatachihon.yukigesho.com/

JR東日本労働組合新潟地方本部
２０２３年１２月２０日発行
第１８号（通巻第２９４号）
発行者：星山 圭　編集者：教育・広報部

長岡統括センター新設を提案

新潟支社における新たな統括センターの設置について　提案交渉を終える

長岡営業統括センター、長岡運輸区を廃止
新潟エリアでも来年度統括センター設置へ

新潟地本は11月29日に団体交渉を行い、支社側より「新潟支社における新たな統括センターの設置について」の提案を受けました。２０２４年３月１日より、長岡営業統括センターと長岡運輸区を統合し、「長岡統括センター」を新設するとしました。

支社側は、生産性の向上、融合と連携、挑戦と成長のサイクルを更に進展させるため、営業統括センターと運輸区を同一職場へと再編し、新たな統括センターを設置するとしました。

これにより長岡営業統括センターと長岡運輸区を廃止し、新設する長岡統括センターの体制は発足時点では現在の体制を引継ぎ、管理の変形等18名・交代10名、一般の変形等23名・交代21名、一般の乗務は日勤23名・泊30名とした上で、２０２３年度末ダイヤ改正（予定）に併せて、必要な体制見直しを行うとしました。

あわせて新潟エリアについても、新潟営業統括センター、新津運輸区、及び新潟運輸区を統合する形での統括センター化を２０２４年度下期に検討しているとしました。

融合・連携の進展によりセンター発足

組合側は、長岡営業統括センターと長岡運輸区を統合し１つの職場にする目的を質しました。

支社側は、統括センター化の検討は初期段階からあったが、庄内統括センターと異なり駅が複数かつ広範囲にあるため、いきなり統括センター化をせず、まずは駅の営業部門で業務融合を着実に進めていく観点から新潟・長岡は営業統括センターとして発足したとしました。

また将来的な統括センター化も見据えて、運輸区乗務員と営業統括センターとの連携や、乗務員行路の融合を進めてきたとしました。

その上で、企画業務等を踏まえると、１つの職場とすることが意思決定や様々な計画、勤務操配等も含めてやり易く、この１年様々な取り組みも実態としてできあがってきたことから、満を持して同じ職場として再編するに至ったとしました。

発足日を来年３月１日とした根拠を質すと支社側は、時刻表や掲示物の書き換え、北陸新幹線の敦賀開業対応などダイヤ改正と同日とすると大変であり、事前に実施してダイヤ改正に備える形としたとしました。

長岡営業統括センターと長岡運輸区を合わせると社員数はどれくらいになるのか質すと支社側は、３５０名規模であると回答し、来年度の下期に検討されている新潟エリアについては５５０名規模になるとしました。

その上で、規模が大きくなるため「管理者の目が行き届くのか」「社員同士の繋がりができるのか」という懸念は持っているとしながらも、地盤が確立した営業統括センターに運輸区が新たに入る形での統合であり、営業統括センターの知見を踏まえながら企画業務や内勤業務の執行体制を考えていきたいとの考えを示しました。

社員の年齢構成の平準化がメリット

駅と運輸区の融合が行われて１年以上が経つ庄内統括センターにおけるメリット・デメリットを質しました。

支社側は、営業関係の社員は管理者を含めてほぼ全員が鶴岡駅・酒田駅の双方を担えるようになっている、運輸当直や運転士・車掌が担務変更の形で信号担当・操車担当という輸送業務に入ることも進んでいる、企画業務にも各系統から参画しているなど、業務融合は３割から４割くらいの社員が関わっているとしました。

その上で、融合自体は進んでいるが、作業ダイヤ内の融合ができないため「日単位」の業務融合であり、勤務操配に苦労しているとしました。

支社として、長岡統括センターに一番求める部分は何かを質しました。

支社側は、系統の垣根を越えた業務融合・相互理解であり、企画業務・イベント対応も含めて総体で行いたいとしました。

その上で、これまで駅・車掌・運転士というライフサイクルを30年間続けてきたために、駅は若手と中堅・ベテランの二極化、20代後半から30代の若手が乗務員区に集約されがちな社員構成であるが、１つの職場とすることで社員構成も平準化されて相互理解が進展し合えるような環境ができるとの考えを示しました。

駅は複数の駅、車掌は駅業務、運転士は車掌業務の相互運用ということでスタートしているが、それ以上の取り組みを行う考えなのか質しました。

支社側は、融合を進めやすいところから進めている段階で、順々に融合できるところから検討して進めてきているとしました。

その上で支社側は極端な言い方だとしながら、統括センターの全社員が運転士の資格を持っている状態であれば見習いさえすれば職場内の担務変更という形で何でもできるとの考えを示しました。

一方で、全員がライセンスを持っている状態は現実的ではなく、各社員の資格やスキル、経験値を踏まえてできるところから融合していくとしました。

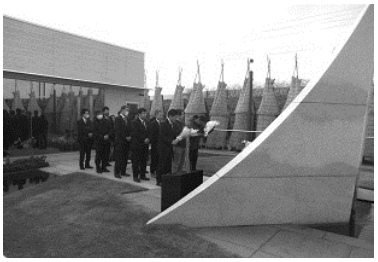
羽越線いなほ号脱線事故献花・慰霊
鉄道の安全を守り抜く決意新たに

地本執行部は12月８日に、２００５年に発生した羽越本線「いなほ」号脱線事故現場の慰霊碑を訪れました。

今年は中央本部、酒田地区分会と日程をあわせ、同一行程で行いました。

献花と黙祷を行い、労働組合として二度と痛ましい事故を起こさないために、職場から安全を創り出していく決意を新たにしました。

変革２０２７により様々な制度や組織、業務執行体制などが大きく変化しています。

これまで鉄道の安全運行を支えてきた働き方や仕事への向き合い方が大きく変えられている中で、労働者の視点から安全を守る取り組みの重要性はより増しています。

これからも鉄道の安全確立を最重要課題に据えて、職場から労働組合の枠を超えた安全議論や安全風土づくりに全組合員で取り組んでいきます。