



2022年 7月 29日  
第22号

# JR 東労組 Yokohama

JR 東労組横浜地本

発行人 助川 一実  
編集 情宣 担当  
ホームページ

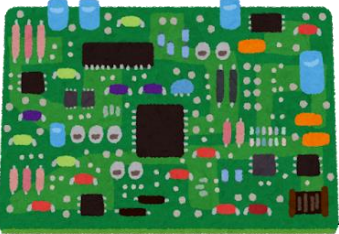

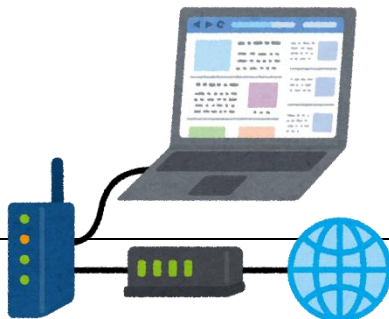

<http://www.jreu-yokohama1.jp/>



## 申35号 「『変革2027』の実現に向けた組織の再編 について」に関する説明申し入れ 団体交渉を行う③

### 【設備職場関係】の項目

組合側	会社回答
保線技術センター工事戦略Gから保線設備技術センターへの兼務の規模と業務負担のイメージは？	教育的な視点とステップアップの手段として考えている。保技セの社員が自分のエリアを見つつ、支社内全体の視点を持ってもらうことができる。 <u>兼務者の規模感は検討中である。他保技セの業務を抱える目的はなく、管理者も注視して過大な負担がないようにする。</u>
設備部の各主管課の業務を現場移管するが、出面数に反映させないのはなぜか。	各主管課の社員の多くが現場に行くイメージになる。企画業務は年間の繁閑があるため出面数での管理になじまない。 <u>必要な出面を確保しつつ、業務量に応じた要員を配置する。</u>
信号メセにおいて通信障害の初動対応を担うとあるが、教育や訓練の内容について示すこと。	<u>内容は集合教育とOJTとし、技セからメセの宿直を担う社員にも等しく行っていく。</u> これによりダウンタイムの縮小が期待できる。今後も信号と通信で養成は専門別に行うが、連携は進めていく。

### 【車両検修関係】の項目

組合側	会社回答
車両関係職場を首都圏本部に集約する目的は何か。	全社的な視点で分散していたものが集約されてメリットだ。 <u>専門人材育成の面からもコア技術を集約することでのメリットがある。</u>
首都圏本部への集約時期が、横浜は2023年6月となった理由は。	一度に行うと規模が大きすぎるためである。 <u>マザーベースとなる総合車両センターを持っている支社を先行することとした。</u>
集約により横浜支社の車両施策がスピードダウンしないか。	<u>今までと遜色なく進められる。</u> 首都圏本部と言っても方面別に見ていくことは変わらない。効果的な運営体系を構築していく。
首都圏本部への集約後に、社宅や寮の入居、健康診断の実施場所の考え方はどうなるのか。	社宅や寮は規程に基づき取扱う（現状も支社またぎもある）。健康診断は調整中だが、 <u>基本的には近くでできるようにする。</u> 福利厚生関係は決まりしだい示していく。
本体エルダー社員、エルダー出向社員の所属機関はどうなるのか。	<u>本体エルダーは2023年6月以降、首都圏本部となる予定だ。</u> <u>エルダー出向者は引き続き横浜支社所属となる予定だ。</u> 集約に伴う新たな雇用契約の結び直しなどは行わない。
2023年度の車両関係工事の予算処理はどちらの機関で見るのか。	実務的には例年のスケジュールに則った予算調整を進められたい。NASBI・COLISなどの <u>システム対応も調整中</u> である。
車両配置は首都圏本部に集約するのか。所属標記も替えるのか。	<u>調整中であり、まだ示せない。</u> 所属標記の貼り換えの業務量については理解している。 <u>区所名については変更の予定はない。</u>

**全ての説明項目を議論しました。職場議論から施策をつくりだそう！**