



JREU TOKYO 業務部速報



2025. 5. 27 No.081

発行：J R東労組東京地本 業務部

「総合車両センター業務体制の見直しについて」提案を受ける！②

組合：体制ではTKが▲3だが、OMは+1である。この差は何か。

会社：TKの▲3は鉄工の組持1と作業員2である。このうち業務量としては一般変形2が移管となるが、OM側では鉄工とSLでそれぞれ1名いる組持を統合して1とするので、トータルではOMは+1となる。

組合：本施策によるメリットは何か。

会社：TKに入場しているE231系以降の車はまだ車体の傷みが少なく、車修の鉄工業務が少ない。主にOMに入場する209系や211系、特急車は定期的に鉄工業務がある。鉄工業務が多い箇所、人と技術を集約する。

組合：台車枠の溶接に関しては移管するのか。TKの入場車で鉄工作業が発生した場合はどうするのか。

会社：TKで台車枠の溶接技術については引き続き保持していく。TKでの作業はOMから出張して対応する。

組合：指定保全のように、入場日数が5日程度の場合でもOMから即応できるのか。

会社：工程の中でできる余裕はある。

組合：TKに鉄工担当が常駐するのか。異動が発生する可能性はあるのか。

会社：現在の所、鉄工担当の常駐は考えていない。異動については否定しない。

組合：在来線グリーン車の外板溶接など、特殊溶接は対応できる作業員がTK内に1名と聞いている。移管によりできなくなることはないか。

会社：これまでTKやOMでできていたことが、できなくなるようなことはない。

組合：OMの鉄工、SLは組持ちのみの統合化について、班員の数はどうなるのか。

会社：組持ちのみ1人へ統合する。班員は変わらない。現状でSLは班長含め6名、鉄工は班長含め7名であるが、鉄工は増えると思われる。

組合：SL組持ちが年間超勤300時間を超えている現実を把握しているか。組持ち統合は負担が大きすぎるのでは？

会社：SLは特殊すぎる故に、入場期間中の発生対応が多い。出場日に対する仕上げでやむを得ないところはある。

組合：時間外労働の削減に逆行することはないか。しっかりと業務の平準化に努めるか。

会社：SL組持ちの超勤が張っていることは把握している。誰でもできる業務ではない。狙いは班の統合である。今後はサポート体制もとっていく。相互に徐々に手伝いができる体制を取っていく。業務の平準化は大事である。会社としても平準化に努める。鉄工の人がSLのメンテナンスもできるよう、サポート体制として教育を始めているところである。

組合：OMの詰所に関してはどうか。実行計画で車体組との統合が言われている。

会社：把握しているものはない。

組合：TKのマネジメント科について、設備科、技術科からの移管される業務の中身についてはどうか。

会社：輪軸の問題があり、コンプライアンスに則った体制をつくる。技術科からはコンプライアンス教育に関する業務を移管する。設備科からもコンプライアンスに関係する業務を移管する。

組合：同様な科の再編や統合は、OMやNN、また全社的に行わないのか。

会社：NNは計画科が大きくない。生産技術科に集約されている。SLと鉄工の統合はOMのみとなる。

**関係地本と連携し、組合員・社員が安全に働ける職場を
JR東労組の手でつくりだそう！！**