

# 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

2021年12月10日発行

第12号(通巻第198号)

発行者: 星山 圭 編集者: 教育・広報部

## 秋田地本でJR採用の仲間が加入!



東日本ユニオンで  
共にがんばろう!

- ① 出改札業務
- ② 輸送業務
- ③ 事務業務
- ④ 駅業務担当の業務
- ⑤ 車両検査業務
- ⑥ 運転士業務
- ⑦ 車掌業務
- ⑧ 乗務員指導担当の業務
- ⑨ 地区センターの業務
- ⑩ 企画部門の業務
- ⑪ 管理者の業務

## 具体的な業務内容・働き方について質す

### 申6号「新潟支社の現業機関における柔軟な働き方の実現について」に対する申し入れ提出

新潟地本は11月30日、申6号「新潟支社の現業機関における柔軟な働き方の実現について」に対する申し入れを提出しました。

新潟地本は10月26日の団体交渉において、支社側より「新潟支社の現業機関における柔軟な働き方の実現について」の提案を受けました。

しかし検討中とする説明が非常に多く、業務内容や働き方の変化などに不明な点を多く残したことから不安や疑問の声が多く寄せられています。

今施策は、社員の働き方や業務内容を明確にした上で進めるべきであり、安全・サービス・経営に与える影響などの視点から議論を行う必要があります。

新潟地本は11月30日、申6号「新潟支社の現業機関における柔軟な働き方の実現について」に対する申し入れを提出しました。

1. 「新潟支社の現業機関における柔軟な働き方の実現について」を行う目的を明らかにすること。
2. 「新潟支社の現業機関における柔軟な働き方の実現について」の将来展望を明らかにすること。
3. 新潟支社に営業統括センター・統括センターを設置する際の設置基準を明らかにすること。
4. 庄内統括センターを設置する目的を明らかにすること。
5. 酒田駅・鶴岡駅・酒田運輸区を選定した理由を明らかにすること。
6. 庄内統括センターの設置が新潟支社の収益に与える影響を明らかにすること。
7. 新潟支社が目指す「ピット起点での新たな価値の創造」とは何かを明らかにすること。
8. 現在の以下の業務や担務について庄内統括センター設置以降どのように運営されるか明らかにすること。

9. 庄内統括センターの指揮命令系統を明らかにすること。

10. 庄内統括センターの標準数を明らかにするとともに、算定根拠を明らかにすること。

11. 庄内統括センターにおける労働基準法等に定める過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者を選定する事業場の単位を明らかにすること。

12. 施策実施により、安全がどのように向上するか明らかにすること。

13. 施策実施により、お客さまサービスがどのように向上するか明らかにすること。

14. 各担務に精通するプロをどのように養成するか明らかにすること。

15. 庄内統括センター所属社員の「新たなジョブローテーション」における「同一担務」の考え方や「同一担務の従事期間」の捉え方について明らかにすること。

16. 庄内統括センターの業務や担務及び新たな働き方においてエルダー社員の運用を明らかにすること。

17. 庄内統括センターにおけるフレックスタイム制の適用を明らかにすること。

18. 現在以下の以下の業務や担務について庄内統括センター設置以降どのように運営されるか明らかにすること。

19. 今回発生した事故の原因について支社側は、工事指揮者と線閉責任者が現地の踏切名称等を確認しなかったために作業区間を誤ったと回答しました。

その上で、載線箇所までの移動で使用したナビの操作に誤りがあり、正当な赤芝踏切ではなく松の下踏切に到着し、誤った箇所に入線したと説明しました。

20. 土地勘が無いことが問題では無いのかと質すと支社側も背後要因と認めつつも、直接の原因は自分が立ち入る箇所の確認を行わなかったことであるとの考えを示しました。

発注する工事について「本当に場所が分かっているのか」とケアできる社員も減っているのではないかと指摘する支社側にも、着手前打ち合わせで知

### 社員・お客さまの命を守る 保安体制の確立を強く求める

新潟地本は11月2日、2020年度申15号「社員の命を守る運行体制の確立を求める申し入れの団体交渉を行いました。」

米坂線・手ノ子ノ羽前沼沢駅間で発生したレールスターと列車の衝突事故に対して、命を守る保安体制の確立を求めて議論を行いました。

## 団体交渉の日程決定!

申3号  
「乗務員の業務等の見直し」  
に関する申し入れ  
2021年12月14日(火)  
9時30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!

今回発生した事故の原因について支社側は、工事指揮者と線閉責任者が現地の踏切名称等を確認しなかったために作業区間を誤ったと回答しました。

その上で、載線箇所までの移動で使用したナビの操作に誤りがあり、正当な赤芝踏切ではなく松の下踏切に到着し、誤った箇所に入線したと説明しました。

今回の事故から得た教訓及び再発防止策について質すと支社側は、作業開始位置の確認を徹底し、線路立ち入りに伴う同種事故の再発防止を図っているとの回答を示しました。

交渉団は、土地勘では無くナビを使い現地に向かうのは若い世代であるかとの指摘し、再発防止策についてこれまでと変更点はないのか問いました。

支社側は、基本的に変更は無く今あるものを原点到に立ち戻って行うとして、線路に入る場所と出る場所を明記するようにしましたと回答しました。

今回の事象では赤色表示灯が適切に使用されていなかったことから再発防止策を質すと、二重安全措置に対する具体的な取扱いの教育として、ビデオ資料を使いJR含めパートナー会社全社員教育を行ったとしました。

再発防止策作成にあたり安全エキスパートはどのように関わっているのか問うと、支社の企画部門で対策を立てた形であるとしました。

また、このような大きな事象となると1回で終わらず、安全担当者会議で各系統の安全担当が周知と安全に対する議論を行うとの考えを示しました。

