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
２０２６年１月２０日発行
第３０号（通巻第３９０号）
発行者：星山 圭　編集者：組織部

JR東日本労働組合 第13回中央委員会

と き 2026年2月10日(火)
12時00分より
ところ 東京都 田町交通ビル
6階大ホール

業務内容変更・異動の希望把握…具体的な基準・方法について質す

申10号・社員の異動に関する申し入れ提出

新潟地本は1月13日に、申10号・社員の異動に関する申し入れを提出しました。
ＪＲ東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」で提案されている業務内容変更や人事運用に関して、不明な点を明らかにするよう申し入れました。

新潟地本は昨年11月20日に団体交渉を行い、新潟支社より「ＪＲ東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」の提案を受けました。

この中で事業本部における働き方として、従来の異動または担務変更は「業務内容変更」として取り扱っていくとされました。

昨年12月に本部・本社間で行われた解明交渉を通じて、勤怠管理を行う箇所が変わる場合、及び教育が必要と判断した場合に業務内容変更となることが明らかになりました。

また社員の異動については「これまで以上に生活状況などをきめ細やかに把握し、社員の希望を考慮していく」との考えを示しました。

しかし、広範囲の異動や担務の多さなどから人事運用に対して不透明であり多くの疑問が残ったままとなっています。

新潟地本は1月13日に、申10号・社員の異動に関する申し入れを提出しました。

■申10号 申入れ項目

1. 各事業本部の「業務内容変更」に該当する「勤怠管理を行う箇所」を全て明らかにすること。
2. 各事業本部の「業務内容変更」に該当する「教育が必要」と判断する基準を明らかにすること。
3. 社員の希望に関して「これまで以上に生活状況などをきめ細やかに把握し、異動にあたっては社員の希望を考慮していく」ことを実現するための具体的方法を明らかにすること。

本部解明交渉では不明瞭な部分を残す

中央本部は昨年12月19日に申18号・「業務内容変更」に関する申し入れの団体交渉を行いました。

交渉の中で経営側は、「営業」や「輸送」、「車掌」や「運転士」などは「担務」と呼ばずに「業務内容」に改めるとしました。

その上で、組織再編後は同一の事業本部内で勤務地が変わる場合は「異動」ではなく「業務内容変更」となるとしました。

具体的に、どのような場合に業務内容変更となるのかを質すと、①勤怠管理を行う箇所が変わる場合、②教育が必要な場合、には「業務内容変更」となると回答しました。

一方で、勤怠管理を行う範囲に限度はなく実態に応じて各地方で決めるとしたり、社員個々のスキルにより教育を必要とせず「業務内容変更」にならないケースもあるとするなど、業務内容変更の判断は非常に曖昧であることが明らかになりました。

◆　◆

中央本部は同日に、申21号・社員の異動に関する申し入れについての団体交渉を行いました。

これまで以上に生活状況などをきめ細やかに把握し、異動にあたって社員の希望を考慮する具体的な方法を質すと経営側は、自己申告書に基づく面談等で希望を把握した上で、任用の基準に則り取扱うとしました。

また、１ｏｎ１ミーティングを活用しコミュニケーションを図っていくが、異動については「自己申告書」に基づく面談が基本となり、半期ごとの課題を設定する面談や１ｏｎ１ミーティングでも聞いていくとの考えを示しました。

本部交渉で不明瞭だった部分について、地本・支社間の地方交渉で明らかにしていきます。

申7号 只見線の安全向上に対する申し入れ団体交渉

近い将来に通信設備を改善へ

新潟地本は昨年12月8日に、申7号・只見線の安全向上に対する申し入れの団体交渉を行いました。
昨年8月に只見線で、雨規制の受信を出来ず、規制区間を所定速度で走行する事象が発生したことから、お客さまや社員の命を守るために、列車を直ちに確実に止められる設備の早急な整備を求めて申し入れを行ったものです。

只見線の無線難聴区間において確実に列車を止められる設備を整えるよう求め、支社側から必要な通信設備は整備しているが通信状況のさらなる向上に取り組んでいるとの回答を受けました。

通信状況の更なる向上とは具体的には何かを質すと支社側は、状況確認を行う必要があるために現段階では具体的に示すことはできないとしました。

一昨年の1月に今回と同様の内容で団体交渉を行った際に支社側は、引き続き難聴区間の改善に向け努力するとしていたことから、前回交渉以降の経過を質しました。

支社側はこれまで取り組んだ一例として、衛星電話のイリジウム導入を検証してきたが実用に至らず、更なる向上に努めているとしました。

イリジウムはどの区間で試したのかを質すと、小出～只見間であり、大白川～只見間で通信状況が安定せず、思った効果が得られなかったとしました。

◆　◆

現状で緊急時などに列車を止められる手段は何かを質しました。

支社側は、指令からはデジタル無線、衛星電話、業務用携帯電話を使うほか、場内信号停止などあらゆる手段を使って列車を止めるとしました。

その上で、雨雲レーダーを活用した予測など警報級の雨が続くようであれば抑止を行うなどを並行して行うとしました。

指令から連絡が取れなくても何とか止められる手段はあるのかを質すと支社側は、只見線は冬期徐行を行うので、予見して列車が止まれる取り組みを行っているとしました。

また、土砂崩壊検知装置や、橋梁の洗堀計などを設置して、異常があれば情報を取得できるようにしているとしました。

組合側は、通信設備が悪くて緊急時に列車が止められないことは課題だと指摘し、設備の改善の目処はないのか質しました。

支社側は、直近で動いて行っているが、実施検証しないといけないので明確には示せず、近い将来としか言えないとしました。

必要な設備を整えてはいるとした一方で、無線がつながりにくいことは認識しており、通信機器や通信設備も時代に沿って画期的なものも出てくるので更なる向上は目指し、対応していく考えであるとしました。