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１０日発行
第２８号（通巻第３８８号）
発行者：星山 圭　編集者：組織部

業務再編を一部見直し修正提案

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（修正）提案交渉

新潟地本は12月25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（修正）」の提案を受けました。

11月の提案では人事・勤労の業務を６事業本部に集約し、現行の新潟支社については群馬事業本部がサポートを行うとしていたものを、12事業本部への集約に改め、新潟事業本部がサポートを行うこととするとしました。

人事・勤労の業務は新潟事業本部に集約

経営環境が大きく変容し厳しさを増す中でＪＲ東日本グループは新たな時代に向けた発展のため、モビリティと生活ソリューションの二軸で新たなマーケットを創造し、いかなる環境変化の中でも持続的に成長する強靭な経営体質を「勇翔２０３４」で実現していくために、新潟支社の組織と業務の再編を行うとしました。

その上で、組織再編の趣旨・目的について検討を進めていく中で、組織再編後の事業本部においても社員の活躍・成長をさらに後押しする盤石な仕組みの構築が必要との認識に至ったことから、今回、「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」のうち、組織の見直しに伴う業務の再編についての一部を見直すとしました。

◆　◆

具体的な修正内容について支社側は、11月の提案時は人事・勤労の業務を６事業本部に集約するとしていたものを、12事業本部に集約とするとしました。

人事については、群馬事業本部がサポートを行い新潟事業本部は受ける側としていたものを、新潟事業本部がサポートを行うこととして、基本的な人事を考えることになるとしました。

勤労の業務も新潟事業本部に集約するとしたことから、労使間協議の考え方を質すと支社側は、労使協約に基づき本社・本部間で議論する内容であるため新潟支社として回答は出来ないとの考えを示しました。

修正提案に伴い業務の内容などに変更はあるのかを質すと支社側は、前回の提案では群馬事業本部に集約しようとしていた業務を新潟事業本部で行うという考えであり、それ以外に変更はないとの考えを示しました。

群馬より新潟への集約がより良いと判断

修正提案を行う判断に至った理由について説明を求めると支社側は、11月の提案について、その時点では群馬事業本部に業務を集約し、支援する形が最適だという考えで示したものであるとしました。

その上で、より地域に根ざした働き方についてどの様なあり方が一番良いのかを提案以降も新潟支社、関係機関、本社で考えてきた中で、群馬事業本部に集約するのではなく、今まで通り新潟事業本部で見ていく方がより良いであろうという判断に至ったとしました。

修正に至った具体的な理由があるのか質すと、どこが所掌するかに違いはあっても行う事について変わりはなく、本来群馬でもできるが新潟で行った方がより良いという判断をしたとしました。

◆　◆

本部・本社間での提案では庄内・新潟・長岡事業本部の業務は群馬事業本部に集約するとされていることから、今回の提案は本部・本社間での提案よりも優先するという事なのか質しました。

支社側は、優先順位については一概に言えないが、提案内容については本社とはしっかりと調整できているとして、引き続き本社・本部間においても今後議論していくという認識であるとしました。

事業本部の所掌業務

前回　修正前提案

			新潟	庄内	長岡	群馬
総務	総務・CC	人事	○	○	○	◎
		勤労	○	○	○	◎

今回　修正後提案

			新潟	庄内	長岡	群馬
総務	人事	人事	◎	○	○	
	総務・CC・勤労	勤労	◎	○	○	
事業推進	企画	企画・要員	◎			

◎：当該事業本部の業務及び関係事業本部のサポート業務などを所掌
○：当該事業本部の業務を所掌

新幹線統括本部提案「2026年3月ダイヤ改正について」

新潟新幹線運輸区△1を提案

中央本部は12月24日に団体交渉を行い、新幹線統括本部より「２０２６年３月ダイヤ改正について」の提案を受けました。

統括本部側は今ダイヤ改正における主な事項として、⑴東北新幹線「はやぶさ」の輸送力増強と夜間時間帯の輸送力適正化、⑵山形新幹線一部「つばさ」の到達時分短縮、⑶東北・上越新幹線の終電時刻繰り上げによる作業時間帯間合い拡大、⑷混雑している列車の個別見直し、を掲げました。

上越新幹線の終電時刻繰り上げによる作業時間帯間合い拡大について統括本部側は、２０２４年３月ダイヤ改正において、新潟行と高崎行の２本で終電の繰り上げを実施したトレースを行った結果、約１割程度作業効率が向上できたという実績があったと説明しました。

その上で、上越新幹線の新潟駅～大宮駅間の設備が40年経っていることから更新が必要であり、今回も同じ観点で越後湯沢終を概ね20分繰り上げることによって作業を行っていきたいとしました。

◆　◆

新潟新幹線運輸区の箇所体制について、運転士・車掌とも行路数に変更がない一方で、出面について△1とされた理由を質すと統括本部側は、「日勤」には波動の枠数も含めていているが、その減があったためと説明をしました。

制度見直しにより７月１日から労働時間が変わるとしている中で、乗務員行路は変わらないという受け止めで良いかを質しました。

統括本部側は、今回の提案の労働時間は現行の労働時間で出面数を提案していることから、ダイヤ改正後の７月１日に労働時間が変わることで体制が変わるなどすれば、改めて提示するとしました。

要員も含めて変更する可能性があるのかを問うと、示したものは出面になるが、変わることがあればまた改めて提案すると回答しました。

箇所体制

		改正				
		変形等	交代	乗務員 日勤	乗務員 泊	計
新潟新幹線運輸区	管理	4	2			6
	一般	9		17	25	51

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