

「運輸系統の社員運用の見直しについて」の業務委員会

駅異動に際して 強制するな！！

本部は11月13日、「運輸系統の社員運用の見直しについて」の業務委員会を開催しました。

会社は令和6年4月1日より、今までの一律に駅異動（駅還流）を廃止し、各個人に対する人事運用に変更する事を説明しました。

本部は、駅に出すのであれば本人の希望や、人選にあたっては公正・公平に運用することや、人事運用について絶対に強制をしないこと強く求めました。

主な会社からの説明と議論内容については、以下の通りです。

<主な会社説明>

会社は、別紙に基づいて以下の通り説明を行いました。

1. 実施内容等

プロフェッショナル職（高校卒・短大卒・専門学校卒）について、一律の駅異動を廃止し、乗務員経験後は社員の能力及び適性等を踏まえた個別運用とする。

2. 具体的な社員運用

1) ステップ I

プロフェッショナル職（高校卒・短大卒・専門学校卒）は駅3年、車掌2年、運転士2年程度を本務として経験すること基本とする。

2) ステップⅡ

ステップⅠの経過後は、ステップⅡとして業務上の必要性に基づき、各人の適性、能力及び希望等を勘案しながら駅、車掌、運転士等の業務に従事する。

3. 移行措置

会社資料参照

4. 実施時期

令和6年4月1日

5. その他

会社資料参照

<会社との主なやりとり>

社員運用なのだから団体交渉で行え！

組合：かつては運輸系統の社員運用について、団体交渉事項ではなかったか。

会社：平成17年度の時には手当や昇格制度が一体であったので、団体交渉事項であった。賃金に関するものであったので、団体交渉で説明した。あくまで人事運用の見直しをはかるものなので、業務委員会として説明をする。

組合：納得していない。団体交渉事項である。2004年には団体交渉事項であった。なぜ、業務委員会に格下げになるのか。

会社：協約に則り適切に判断して、業務委員会として説明をする。

組合：団体交渉で行えという組合主張である。

組合：提案でなく説明でいいか。

会社：業務委員会の中で、会社が説明しなければならない事項なので説明をする。妥結事項ではない。労働条件の変更ではない。

人事運用にあたっては絶対に強制するな！

会社：(会社資料に基づき説明をする)

組合：変わった目玉は何か。

会社：駅、車掌、運転士の運用し、今までは一律の駅異動をしていたが、これを廃止して、業務上の必要性に基づき、各人の適性、能力及び希望等を勘案しながら、駅、車掌、運転士等の業務に従事することとなる。

組合：駅3年、車掌2年、運転士2年で合計7年を経て、ステップⅡに移行になることでいいか。

会社：そうである。

組合：本人の希望無しで運用されるのか。

会社：ステップⅡでは本人の希望や能力を勘案することとなる。

組合：業務上の必要性ということは、会社の裁量である。

会社：各人の能力、適性、希望等を勘案しながら運用していくこととなる。個別に決めていく。

組合：一律の駅異動をなくすことは、ずうっと運転士もあり得ることか。

会社：あり得る。駅に行ってもらふ社員もいるし、車掌のまま、運転士のままという社員もいる。

組合：運転士に残りたいという希望があった場合、尊重されるのか。

会社：100%ではない。

組合：会社の都合のいいように、人事運用するために変更するのか。

会社：違う。社員の能力、適性を会社に還元してもらふために変更する。平成17年度に制度を変えた時には、駅異動のタイミングは35才位と考えていた。今は移動時に高齢化が進んでいる。また、戻るときには更に遅くなるため、後になってきている状況なので、一律の駅異動をなくすことで個々の能力、適性をより早く貢献してもらふために一律の駅異動を廃止した。

組合：駅、車掌、運転士以外の選択肢はあるのか。

会社：出向もあり得るが、あくまでも3職種で運用していく考えである。

組合：会社が能力、適性で決めていくのか。

会社：もちろん希望も聞き入れる。

組合：今まで本人希望を受け入れたことはない。

会社：コミュニケーションの中で希望を聞いている。

組合：この間、駅異動で戻る希望の社員は、そのまま駅に残り、駅希望の社員は運輸所に戻るパターンがおおにしている。

会社：確かにそのケースはあるが、本人の能力、適性を勘案して運用している。

組合：今後、駅の業務量が減っていく。

会社：業務改革や効率化により、駅の業務量が減っていく考えである。今まで一律の駅異動をしていくと、難しくなると考えた。枠が縮小していく中で、一律に駅異動では、どんどん高齢化での異動となっていくので今回見直しを行った。

組合：駅を効率化するために、一部社員運用を変更することである。

会社：駅異動の高齢化が進んでいるので、より早く活躍する機会を与えるために運用することである。

組合：枠によって希望が通らないケースも発生する。

会社：確かにあり得る。全く駅異動の社員いなくなるとは考えていない。一律でやっていたことを個別に運用することである。0

組合：第2ステップの中で、基本的に3職種しかないと考えていいか。

会社：基本的には3職種である。

組合：それ以外には行かないということか。

会社：一部においては3職種以外もあり得る。

組合：駅異動をして運輸所に戻ってきた社員も対象となるのか。
会社：あり得る話である。
組合：ステップⅡの中、運転士でじこを起こし、3回の復帰試験に合格しなかつたら、駅へ異動し、運転士復帰はあるのか。
会社：資質や適性もある。
組合：プロ大はどうなっていくのか。
会社：プロ大について3職種経験の後は、個別運用となっている。7年パッケージと呼ばれており、その後個別運用している。
組合：駅異動＝駅還流と呼ぶが、本人希望をとれと主張、同時に破綻すると主張してきたが、一律の駅異動の廃止は破綻したことになる。
会社：破綻ではなく、これからも駅に行く社員はいるし、当時駅の中堅・指導層が不足してきて、その背景により一律の駅異動していた。苦労したと思うが、駅での中堅・指導層を担って定着してきた。しっかり機能していた。
組合：行き詰まっている。
会社：取り早期に行っていきたい。
組合：運転士から駅異動での手当についてはどうなのか。
会社：3職種経験しているので手当は変わらない。職務手当について変更はない。
組合：令和6年4月1日に異動させるのか。
会社：すぐに運用は考えづらいが、個別の運用となる。
組合：今年の駅異動対象者はどうなるのか。
会社：通常通り2月に駅異動してもらう。
組合：一律の駅異動の最後か。
会社：そうである。
組合：最後の駅異動者は4～5年駅で経過したなら、運輸所に戻すのか。
会社：極端な短いスパンで戻すものではないが、4～5年経過したら必ず戻すものでもない。
組合：JRCPへの出向者について来年4月に戻ってくるのか。
会社：4月1日以降個別の人事運用となる。
組合：従来はJRCPへの出向者は運輸所に戻っている。
会社：運輸所へ戻ることは大勢としてあるが、必ずしもそうはならないケースもあり得る。
組合：今回の社員運用の見直しの目的は何か。
会社：より早く駅に適している社員、車掌・運転士に向いている社員を配属させることは、会社としても大きなメリットと考えている。
組合：会社の裁量で自由に配属させることができるということか。
会社：違う。要員需給を考えた場合、より柔軟に調整しやすくはなる。各自の能力、適性、希望等を勘案して運用することとなる。
組合：短期間の異動はないのか。

会社：今もない。

組合：一時、駅から戻ってきた社員が、駅に短期間行った事例がある。これこそ会社の自由裁量でできることである。

会社：要員需給や業務量の関係で運用できることはメリットと考える。人事運用なので無茶なことはしない。

組合：人事運用飲み直しは何年先を見て変更したのか。

会社：業務改革や色々な施策でブラッシュアップが必要となることは考えている。

組合：先行き不透明な事柄では不安ばかりである。30才位の社員のことを考えて見ろ。

組合：2028年度に半自動運転実施と言われているが、そのことも考慮に入れているのか。

会社：考えてはいない。

組合：30才の社員は不安だらけである。

会社：不安はあると思うが、今回は一律の駅異動を廃止し、個別運用に変更するものである。

組合：希望はどの程度聞くのか。

会社：振り返り面談の時や、調査票を基に判断することとなる。希望だけではなく能力、適性等も入れて勘案していくものである。

組合：ステップⅡになる社員には、実際に会社が一方的に決める。

組合：会社を誰一人信用していない。それが現実である。

会社：個別運用が早まったことにより、自分の能力を生かせると感じる社員はいる。

組合：駅に異動した社員が、乗務員の時より手当が減らされたらやる気は起きない。

会社：実態としてえきいどうした社員は、自分の役割を自覚しながら後輩育成して、制度として確立している。

組合：では、なぜ止めるのか。

会社：一律を止めるだけである。駅異動について個別異動は残る。

組合：強制しないことを約束せよ。

会社：約束はできない。人事運用であるからである。

組合：強制はするな。

会社：できない。個別な能力、適性で判断することになる。

組合：「強制しますよ」と聞こえる。強制しないことを約束せよ。

会社：希望通りにいかない時もあるが、希望もひとつの要素であるので、本人に聞きながら、本人が意欲を持てる人事運用としていく。

組合：異動したくないので、ゴマスリがより横行する。

会社：適材適所で公平公正な人事運用を行っていく。

組合：それが信用できない。今まで強制してきたからそうなる。

会社：人事異動で一律を廃止し、個別運用することに変更する。
組合：成案も出さないで、4月1日から個別運用を強行すると見える。イメージのみでは不安である。
会社：個別運用なので本人に面談で理解してもらう。
組合：それは強制出だすということである。4月1日から実施することでもいいか。
会社：4月1日に大量に出すことは考えていない。
組合：より具体的な選択ができるようなものを示さないとよく分からない。
会社：各個人が面談を通じて、運用していくこととなる。
組合：強制で出すということである。
会社：そんなことはない。
組合：これを機に面談を実施するのか。
会社：これを機にではなく、既存の面談を行っていく。ステップⅡの社員に対して、日々の面談の中で希望等を聞いていく。きめ細かい面談を行う。
組合：職場で物申す社員は出していくことである。
会社：会社はそのような考えはない。
組合：ステップⅡの社員は不安であり、自分に白羽の矢が刺さらないよう振る舞う。
会社：今まで駅異動した社員と同じである。3職種経験後になるというだけの話である。
組合：だから強制するなど強く主張する。
会社：主張は伺った。
組合：異動に際して集合研修はあるのか。
会社：研修はある。
組合：各地方に説明するのか。
会社：本部・本社間の説明だけである。
組合：駅に異動した社員について、希望をとって運輸所に戻すことを要求する。
会社：適材適所で人材配置をしていく。
組合：これだけでは、生活設計ができない。40才位の22年間は予測できる。今回の個別運用では25才以降、先が見えない。
会社：車両系統も仕業、修繕、交検と人事運用されている。今まで運輸系統だけが40才位一律で運用されてきた。ある程度のステップを踏んで人事運用していくこととなる。
組合：三つの職種である。
会社：そうである。あまり心配することではない。
組合：総合的判断がブラックボックスである。個別面談する現場管理者は信用できない。強制は止める。
会社：強制はしない。
組合：事故を起こして適性を欠いているので「駅に行ってください」となる。

会社：今でもあることである。会社として今でも、これからも人事運用のやり方を変えるつもりはない。

組合：強制はするな。

会社：そんなことはない。

組合：対立を確認する。

以 上

会社説明資料は次ページに掲載

運輸系統の社員運用の見直しについて

1 実施内容等

プロフェッショナル職（高校卒・短大卒・専門学校卒）について、一律の駅異動を廃止し、乗務員経験後は社員の能力及び適性等を踏まえた個別運用とする。

- ・平成17年度から実施している駅異動については、当時の課題の一つであった駅の中堅・指導層の不足を解消し、安全・安定輸送の確保やサービスレベルの維持・向上、技術継承に寄与してきたほか、後輩指導等の担い手として、駅異動社員の視野拡大と知識・技量のレベルアップにも繋がった。
- ・一方で、この間の駅体制効率化の進展や、特に在来線においては駅異動者の中堅・指導層としての高い人材ニーズ等を背景に、駅異動年齢の高齢化が進んできた。
- ・さらに、今後業務改革により駅及び運輸区所間の所要バランスが変化する中、一律の駅異動を維持すれば、これまで以上に駅異動年齢の高齢化が進み、延いては社員がその能力や適性等に応じて活躍する機会を十分に与えられなくなることが懸念される。
- ・これらを踏まえ、プロフェッショナル職（高校卒・短大卒・専門学校卒）について、一律の駅異動を廃止することで、個々の社員がその能力や適性等に応じて活躍する機会をより早期に確保する。

2 具体的な社員運用

(1) 変更イメージ

別紙図のとおり。

(2) ステップⅠ

プロフェッショナル職（高校卒・短大卒・専門学校卒）は、ステップⅠの期間において、駅3年、車掌2年、運転士2年程度を本務として経験することを基本とする。ただし、要員需給等により変動することがあり得る。

(3) ステップⅡ

ステップⅠの経過後は、ステップⅡとして業務上の必要性に基づき、各人の適性、能力及び希望等を勘案しながら駅、車掌、運転士等の業務に従事する。

3 移行措置

本施策実施時点において、従来の社員運用における養成期間、習熟期間又は指導・飛躍期間に該当するプロフェッショナル職（高校卒・短大卒・専門学校卒）の運用は、以下のとおりとする。

(1) 養成期間に該当する者

運転士を本務として2年以上経験した者（運転士に登用されない場合は車掌を本務として4年以上経験した者）からステップⅡに移行することとする。

(2) 習熟期間及び指導・飛躍期間に該当する者

本施策の開始をもって、ステップⅡに移行することとする。

4 実施時期

令和6年4月1日

5 その他

平成24年度から在来線運転士の一部を駅異動前の一定期間、車掌兼務とし、車掌業務に従事させてきたが、今後一律の駅異動を廃止することからこれを見直し、今後新たに運転士を車掌業務に従事させる場合は、必要に応じてステップⅡにおける個別運用の期間中に本務として車掌業務に従事させることとする。

以上

運輸系統社員運用の基本イメージ

