

2021年度賃金引き上げ等に関する申し入れ

納得感のない中で苦渋の妥結！

バス関東本部 (3月31日妥結)

- ・ベアゼロ
- ・定期昇給実施 (所定昇給額の4分の2)
- ・2021年度中に満55歳に達する社員：
満55歳に達する月の翌月1日以降、基本給に6,000円を加算
- ・平成18年10月1日以降採用の社員：
満30歳から50歳に達するまでの社員は定昇と別に500円を加算
- ・精算日：6月25日以降、準備でき次第

バス東北本部

(4月14日妥結)

- ・ベアゼロ
- ・定期昇給実施
(所定昇給額の4分の2)
- ・清算日：5月25日以降、
準備でき次第

ステーションサービス
協議会 (3月25日妥結)

- ・ベアゼロ
- ・定期昇給実施
(昇給係数「4」)
- ・清算日：6月23日以降、
準備でき次第

21春闘の悔しさと怒りをバネに、バス関東、バス東北、ステーションサービスの仲間とともに
職場と仕事と生活を守るための議論と運動を推し進めよう！

— JR総連「政策・提言フォーラム」—

4月10日、日比谷コンベンションホールにてJR総連主催「政策・提言フォーラム」を新型コロナウイルス感染症対策を行った上で開催され、各単組から提言発表を行いました。

フォーラムは、人口減少や新型コロナによる赤字経営、DX (デジタルトランスフォーメーション) による自動化・無人化など、激変する環境の中で「組合員を守るための政策づくり」を進めるための端緒として開催されました。また、提言後には交運労協顧問の戸崎肇氏から発表に肉付けする感想をいただきました。

今回の発表をもとに提言内容を掘り下げ、労働組合として「JRの構造改革」にどのように向き合うかを明確にしていきます。

提言の主な内容

◆五連協 (鉄研労・システム労・聚楽労組) 「働きやすい職場を目指して」

テレワークやフレックスタイム、育児介護制度、Go To トラベルの各制度について組合員へのアンケートを実施し、課題を明確にした上で、より利用しやすい制度とするための提言を発表しました。

◆JR貨物労組「JR貨物の存続基盤確立に向けて」

脱炭素社会やトラックドライバー不足問題の解消、災害時の支援物資輸送の観点による鉄道貨物輸送の利用促進と、整備新幹線延伸に伴う並行在来線の第三セクター化でコストが増加する問題について、課題と改善策を発表しました。

◆JR北海道労組「JR北海道の事業範囲の見直しの現状と今後の課題」

単独では維持困難な線区を公表するなど厳しい経営状況の中、貨客混載事業の提言を実現してきたことや、お客さまや自治体、国に窮状を訴え、支援枠組みの見直しを提言してきたことを発表しました。

◆JR東海労・JR西労「変化する働き方のなかで安全確立・技術継承・労働条件の維持・向上にむけた課題」

車両職場や工務職場でCBMによる常時監視やVRを活用した訓練の導入が進む中、機械化・システム化を活用しつつも人間の五感による検査・修繕も重視すべきである点について提言を発表しました。

◆JR総連「人口減少社会における労働組合の課題」

人口減少やコロナ禍による収入減少に伴い、経団連主導で副業・兼業が拡大する中、副業先の労働時間が自己申告のため長時間労働を招いている現実や、労働者保護が適用されない「個人事業主」という働き方の問題点などを発表しました。



JR東労組の提言内容

「JR本州3社の仕事と将来を見据え、組合員の雇用と利益を守るため『職場からの挑戦』で立ち向かおう！」

都市と地方の両方を営業エリアとしている点や、人口減少を見据えた自動化・無人化施策等で本州3社は類似した状況にあることから、JR東日本を例に、自動化・無人化で駅・乗務員・メンテナンスの各系統の働き方が大きく変わり、系統や地域を越えた「企画業務」中心の働き方になっていくという未来予想と、その中で大切になるのは「技術継承を確実にできる安全第一の職場」と、「メンタルヘルスを含めた労働者の健康確保」であることを発表しました。

来賓感想 戸崎 肇様 (桜美林大学教授 交運労協顧問)

- JR東労組の提言について以下のアドバイスを頂きました。
- ・AIは過去に学習した知見の延長線については判断できるものの、「初めて」の事象については人間の感性が最も重視されるべきである。
 - ・あくまでAIはサポートするものであって主役は「人間」である。
 - ・個人事業主化が交通・物流分野にも浸透しつつあり、副業しないと生活が成り立たない状況になった場合は在宅休業時間が確保できず事故を招くことになる。

変革2027をはじめとする「JRの構造改革」に向き合い、
安心して働ける労働条件を目指して職場での議論を深めよう！

幹本申6号

「新幹線車両センターの新設について」
に関する団体交渉を行う！



秋田車両センター (秋田支社所属) の新幹線部門を再編し、「秋田新幹線車両センター」(新幹線統括本部所属) として新設する提案を受け、団体交渉を行いました。本交渉では、特に秋田支社で採用された組合員が新幹線統括本部所属となることから、転勤等に関して採用エリアを踏まえた本人希望が最大限尊重されるよう求めました。また、秋田車両センターの在来線部門は「秋田総合車両センター南秋田センター」(秋田支社所属) へ再編されるものの、新幹線部門との密接な連携が必要なことから、施策開始後に問題が生じないように求めました。

秋田新幹線車両センターの設置目的や役割については、これまで培ってきた新在直通の技術をさらに発展させていくこと、新幹線統括本部として車両センターを一元管理でき、意思決定や情報共有が迅速になることが述べられました。

南秋田センターの当直助役および当直補助の今後の育成については、秋田支社で行ってきた教育をベースに不安を取り除いていくことを確認しました。

そして、配属や異動については、「新幹線統括本部所属となっても、エリアとしての人材ということも事実である。新幹線統括本部設置以降、エリアを意識した運用はこれまででもしてきており、その考えは変わっていない」「エルターの出向先の確保や調整は、エリアの支社と連携している。その中で、新幹線統括本部所属のエルターの配属などをしてきた。今回それが変わるものではない」「本人の希望や状況を把握することはこれまで通り行っていくことを確認しました。

関係各職場の組合員で連携し、不安や疑問の解消をはかり、安全で働きがいある職場をつくり出そう！

お詫びと訂正

緑の風721号 (2021年3月22日発行) 1面の東日本大震災の記事において、「福島第二原発事故」と記載した部分は、正しくは「福島第一原発事故」の誤りでした。お詫びして訂正いたします。

