

申3号「通勤手当等の見直しについて」に関する申し入れ 7月10日に提出!

7月17日に団体交渉を行う!

4月25日に「通勤手当等の見直しについて」の提案を受けました。その目的は、「変革2027」の実現に向けた社員の様々な挑戦をサポートするとともに、社会環境の変化やライフスタイルの多様化に柔軟に対応し、社員のライフの充実とワークにおける生産性向上等をすることとしていきます。

通勤による負担は、働く意欲や体調、金銭面にも大きく関わります。申26号「通勤手当等の見直しについて」に関する説明申し入れ(全15項目)を行い、ワークライフバランスの実現に資する施策にするため議論しました。

職場では、新幹線による通勤の拡大については賛同する声が多く上がる一方、モニター制度から通勤定期に切り替わることに個人個人の税や社会保険料、各自治体が実施している公的補助への影響を不安視する意見も多くあります。より良い制度にしていくためにも制度の内容をよく理解し、納得して制度を選択できるようにしていくために団体交渉を行いました。

主な議論内容

- ・通勤方法・通勤経路を承認するにあたっての条件は、賃金に関することなので線引きは必要。
- ・新幹線の通勤手当支給で、税や社会保険に影響することは認識しているが、税や社会保険料等は自己負担が原則。制度変更にあたって社会一般の制度運用や世の中のルールに合わせていく。制度実施後、具体的な提起があれば議論する。
- ・社会保険、税負担も考慮した経過措置をする。内容や期限などを含めて個別に説明を行っている。
- ・エルダー賃金制度の公的給付を最大限活用する基本は変わらない。公的給付が減額となる可能性は認識している。
- ・モニター制度利用者は、通勤手当等の見直しを実施された後6ヶ月間(2019年度末まで)は、発令があった場合と同様に取り扱う(寮、社宅への入居、別居に伴う別居手当の支給等)
- ・通勤制度の見直しは、職務乗車証を利用することが前提で設計している。私鉄等の15分ルールも自家用車利用についても、現行の通勤手当支給や経路指定についての考え方は変わらない。
- ・帰省用代用証の利用制限期間を含めて現行の取り扱いを変えない。会社の指示で一時中止期間に特任工事が入る場合などに配慮すべきという提起は受け止める。
- ・別居手当は遠距離の方が物を送るにも帰省するにも費用がかかることを考慮して遠い区分だけ増額する。
- ・都市手当の保障は直近下位なので公平感を考えてD級地の下は無い。
- ・事務担当者について標準数に関わる事であれば、関係箇所において提起する。

申し入れ項目

1. 新幹線等を利用する通勤に対する通勤手当の支給については、条件を付さず、最も合理的な経路として申請した経路、区間について承認すること。
2. 新幹線等を利用する通勤に対する通勤手当の支給を受ける場合は、乗車距離に応じた通勤援助金を支給し、現行のモニター制度以上に個人の経済的な負担が増加しないようにすること。
3. 現行のモニター制度利用者に対する経過措置は、新幹線等を利用する通勤をしている間は期限を設けずに実施すること。
4. エルダー社員については、通勤手当支給によって減額される公的給付分を全額保証すること。
5. 通勤手当等の見直しによって、転居や単身赴任を選択する場合は、通常の異動による場合と同様に取り扱うこと。
6. 在来線の特別急行列車を利用する通勤については、全ての特別急行列車を利用可能とすること。
7. 通勤経路の指定、および通勤手当の支給については、申請された経路を承認すること。特に、私鉄等や自動車を利用した経路については、実情に踏まえて承認すること。
8. 帰省用代用証は、48往復分支給することとし、通年利用可能とすること。
9. 別居手当の増額は、50km以上10,000円、100km以上20,000円とすること。
10. 都市手当の保障延長は、D級地も適用すること。その際はD級地の支給額とすること。
11. 通勤手当を受けることによって、税や社会保険、公的補助などに影響することを、具体的に周知すること。
12. 今回の制度見直しによって、事務担当者の削減は行わないこと。

2015年申13号「鉄道車両製造業の再編」を検証し、働きがいのある 鉄道車両製造事業の実現を求める申し入れ

6月18日に団体交渉を行う!

2014年4月1日にJR東日本グループが有する製造、運行、メンテナンスなどの技術力を結集し、鉄道車両製造事業を「経営の第4の柱」としていくために、新津車両製作所の車両製造に関する事業を、(株)総合車両製作所(J-TREC)に移管する「鉄道車両製造業の再編」を2013年9月25日に提案を受けて以降、労使議論を重ね、実施してきました。その後、2015年10月に施策検証のために申13号を申し入れました。

3年半経過しての団体交渉となりましたが、これまでの経過を踏まえ、今回の団体交渉の始めに、お互いしっかり議論をしていくことを確認して議論に入りました。

J-TREC発足5年の成果について会社は、「JR向けの品質の良い車両を作り続けてきたこと。首都圏の輸送を支えている」「新潟支社管内のE129系、中央線のE353系やタイのパールラインの車両、E7系の新幹線

車両、公民鉄の車両もつくっている」としています。一方で、課題としては「量産効果による低コスト化の実現」「オペレーション&メンテナンスにもとづいた事業の展開」があるとしています。

また、鉄道車両製造事業は「経営の第4の柱」として打ち出しましたが、今でもその位置付けは変わらないことを確認しました。「変革2027」においては、「輸送サービスの変革として、首都圏を中心として新しいサービスをつくる前提として、新津が通勤車両を含めて品質の良いものをつくるために車両製造事業があること。世界に羽ばたくという項目において、海外案件の基盤として製造事業が施策をバックアップしていくこと」が回答されました。

5年前には「車両製造事業プロジェクト」がありました。現在は「ビジネス戦略グループ」と名称を変更し、製造事業を第4の柱にすることを目的に、車両製造の品質を上げていく

ことを礎に、営業利益を上げていくとしています。J-TRECとJRTMの2社体制で車両製造を行っていくと議論して実施してきましたが、実態は違つことを訴えました。会社は、現状を把握して、これまでの議論と違っている場合は指導をしていきたいと回答しました。

施策実施当初320名が出向し、現在は約130名が出向しています。「出向から戻るには、枠があるから戻れない」など、職場で言われています。そのことについて会社は、貴重な人材であり、旧製作所で学んだことを活かして欲しいと考えていて、出向者に対して本社や新潟支社で意見交換をしていくことが述べられました。経営の第4の柱を担う仲間のために、実態把握を会社に求め、認識が同じであることを確認しました。

団体交渉は終了しましたが、引き続き経営課題と位置付け、克服に向け仲間と共に働きがいのある職場をつくるために奮闘していきます。

2018年度申27号「在来線電車の保全体系の見直しについて」(電車の検査周期延伸)に関する申し入れについて

6月26日に団体交渉を行う!

JR東労組本部は、「在来線電車の保全体系の見直しについて」(電車の検査周期延伸)会社から説明を受け、申27号として全10項目を申し入れ、団体交渉を行いました。今施策は、新系列車両の検査周期をテストカーの走行実績、部外の有識者の意見も踏まえて延伸するというものですが、予防保全の観点から車両センターを含む検査職場全体の課題となります。

職場から検査周期延伸に伴い、車両品質が低下することを懸念する不安の声が出されています。その不安解消に向け団体交渉を行いました。

労使の議論を経て7月1日から実施されています。職場で団体交渉の議事を読み込み、検証運動をつくり出していきます。

主な確認事項

- 部品ごとに適正な時期にメンテナンスを実施する。車両品質が低下しない施策という共通認識。
- 要員体制はすぐには変わらない。3年、4年後に効果がじわじわと出る。
- 新動力車については、現時点では60万kmから80万kmに伸ばすことは考えていない。
- 車両置換計画に影響を及ぼすということではない。
- 研究開発センターで今の主電動機を密閉式に置き換える研究を行っている。まもなく現車試験を行う。実用化出来れば、気吹き清掃は無くせると考えている。実用化の用途は数年後になる。
- 新保全体系は、車輪交換時期に合わせてメンテナンスするという考え方は変わらない。
- 入場時期については、走行キロが前提ではなく、車輪の転削状況を見て寿命に合わせて計画を立てる。
- 基本的に総合車両センターで行っている作業は、車両センターで行うことは想定していない。
- 車両センターで突発的に対応するものはあるが、計画的なものは総合車両センターで行う。
- 主電動機の気吹き作業は、ほぼ全ての総合車両センターが対象になる。実施については必要な装置ができ次第行う。
- 車両管理システムの改修は済んでいる。
- 関係地本において労使議論を行うことについては、協約に則り行うことには変わりはない。