



THE JTSU-E JOURNAL



公式ホームページ 公式SNS (X)

所在地: 〒135-0044 | 電話: 03-6458-5603 | H P: http://jtsu-e.com | 発行人: 佐々木 宏 充 2024年 11月22日 第57号 月1回発行/1部20円 (組合員の購読料は組合費に含む)
東京都江東区越中島3-5-10 | F A X: 03-6458-5605 | メール: union@jtsu-e.com | 編集人: 奥 富 亨

職場の努力で生み出した2024年度第2四半期決算「増収増益」の好業績でも

2024年度年末手当

JR東日本 社員へ真つ当な還元おこなわず

誰もが好業績を実感した中での低額回答に愕然

現場は「怒り」と「失望」の声で溢れかえっている！

基準内賃金の

2.8ヶ月分 + 0.1ヶ月分 を加算し 2.9ヶ月分

平均基準内賃金: 355,868円 平均支給額: 1,032,000円
社員数: 44,000人 平均年齢: 39.6歳

支給日: 令和6年12月3日(火)



すべての仲間とつくり上げた「JTSU-E 2024 “秋”」

中央本部は、11月12日の申12号「2024年度年末手当に関する申し入れ」第3回団体交渉および11月13日の申17号「すべての仲間の努力を評価し『真の笑顔と活気あふれる職場』を創造するために、2024年度年末手当の再考を求める申し入れ」団体交渉を行いました。会社は「営業利益は126.4%と業績は回復している一方、取り巻く経営環境は厳しい」「欧米における高い金利水準への不安がある」と回答の主な理由を述べました。

「出し渋る」経営姿勢は容認できない

中央本部は「旺盛なインバウンド需要を当社エリアに取り込めていない」「金利水準への不安」との会社回答は経営責任であること。また、回答は第2四半期決算で好業績をつくり出した現場の努力を踏みにじるものであり、直近の業績を反映しない低額回答を行った会社姿勢を厳しく指摘してきました。「経営判断において増やした有利子負債を『出さない理由』にする一方で、さらなる努力を求める経営姿勢は認められない」「一部の社友会懇親会への経費拠出など、すべての社員に公正公平に還元が行われていない」など職場の怒りの声と、改めてコロナ危機と赤字経営を乗り越えた社員の奮闘を正しく評価することを踏まえ会社回答の再考を求めました。しかし、会社は「物価上昇の中で苦しさが増す生活や、要員不足の中でも奮闘したことへの評価を求める声を受け止める」と述べるも、再考の実現には至りませんでした。

すべての仲間とつくり上げた輸送サービス

労組運動で、労使の一致点を導き出す
経営姿勢を問いつつともに、安全問題や要員不足など、組合員の労苦と悲痛な声に踏まえた諸問題の解決に向けて、労使の一致点を導き出してきました。確認した一致点を基礎に次なる運動へ歩みを進め、輸送サービス労組の強化と拡大を通じて、働く者が真の主役となる安全なJR東日本を実現していきましょう！

【団体交渉によって導き出した労使の一致点】

1. 会社の持続的発展を通じた利益である直近の業績に踏まえ、物価等の社会的動向や生活を考慮して社員の努力に適正に還元していくとともに、そのための議論を労使双方が惜しむことなくおこなっていく
2. 成績率の適用は、任用の基準に則り公正に判断して取扱うこととし、手当水準を補うような考えはない
3. 現場社員の努力による昨年度を上回る業務の結果を損なうことのないよう、すべてのサービスの信頼の基盤である「安全」をしっかりと堅持していく
4. 超過勤務・休日出勤が前提となる勤務作成はあるべき姿ではなく、必要な要員は確保していく
5. これまでと同様に優秀な人材確保に積極的に取り組むとともに、離職者が増えぬよう魅力ある働きがいもてる職場づくりに努めていく

11月20日 提出 申18号 すべての仲間の「働きがい」と「豊かさ」を形にするために、諸手当改善をはじめとした総合労働条件の向上を求める申し入れ

項目	現状	改善案	理由
1. 通勤手当	現行: 通勤距離に応じた支給額	改善案: 通勤距離に応じた一律支給	通勤の負担軽減と働きがいの向上
2. 残業手当	現行: 1.5倍	改善案: 2.0倍	長時間労働への負担軽減
3. 休日手当	現行: 1.5倍	改善案: 2.0倍	休日の労働負担軽減
4. 退職金	現行: 勤続年数に応じた額	改善案: 勤続年数に応じた一律支給	退職後の生活安定
5. 福利厚生	現行: 各種福利厚生あり	改善案: 福利厚生の充実	働きがいの向上

組合員の声によってつくり出された要求項目！

諸手当改善 を実現しよう！

“働く者が真の主役になるJR東日本”“真の笑顔と活気あふれる職場”と豊かさを形にするための諸手当改善を実現するために、今こそ立ちあがろう！



申し入れ項目

発信者

「都道府県魅力度ランキング」が発表された。今年は特に下位の順位に変動があるなど、上位と下位の差が縮まっていると分析されている。地域の魅力度を高める一つの要因には公共交通のアクセスもある。▼地方ローカル線のいわゆる「36路線72区間問題」はさらに悪化している。地方路線の廃止検討というニュースも流れる。昨今、鉄道が繋がっていることは観光流動へと繋がっていく。今こそ地域の魅力を掘り起こし、利用促進へと結びつけていく、地域と一体となった取り組みが重要になってくる。▼JR東日本は地域共創を掲げているが、組織再編により、地域との連携・企画立案などは各職場に移管され、業務の合間でやっているのが実情である。「地域との連携」という重要な企画業務だからこそ集中して取り組める環境が必要だ。▼地域の過疎化・人口の都市一極集中が問題視される今こそ、地域はもろろ利用者・社員の声にしつかりと耳を傾け、安全で魅力溢れる鉄道輸送を創造できる企業へと、私たちの手でつくりかえていかなければならない。(R・N)



10月27日、第50回衆議院議員総選挙が投票された。日本輸送サービス労働組合連合会（JTSU）は議員懇談会委員の4名の推薦候補と2名の支持候補、そして1名の応援候補を擁立して、必勝に向けて取り組んできた。

多くの組合員・家族が固唾を飲んで見守る中、結果は推薦候補者の福島のおゆき氏、鈴木ようすけ氏、長友よしひろ氏、支持候補者のたがや亮氏、五十嵐えり氏（八王子地本支持）、応援候補者の屋良ともひろ氏の6名が当選した。6名の勝利を実現できたことは大きな成果であり、改めて取り組みにご協力いただいた組合員・家族の皆さまに心から感謝申し上げます。

会社施策により職場で発生する問題を政策へと高め、その解決を通じて組合員の利益を守り抜いていくこと。そのために私たちの代弁者として政治の場へと送り出し、職場問題解決に向けて連携を強化して共に歩を進めていくことは結成から5年を迎える輸送サービス労組の重要な課題だ。今、私たちに託してJTSU議員懇談会は力強く信頼される存在となっている。「最近のJR東日本は何かおかしくないか」として、利用者置き去りにしたダイヤ改正、駅の時計撤去やトイレ閉鎖の問題、「新たなジョブローテーション」施策による強制配置転換の実態、原因不明の体調不良で乗務できなくなっている「中電病問題」などについて、国政や議会の場での提起や関係省庁との意見交換が実現することを通じて、希望の道筋が見え始め、政治を身近な存在に感じることができている。

輸送サービス労組は、9月24日に「JR東日本の「ワンマン運転」を考える院内集会」をJTSU議員懇談会委員の議員と共に作り出し、ワンマン運転の問題を社会に発信する取り組みの大きな一歩を踏み出した。常盤緑土浦・原ノ町間や水戸線ではワンマン運転開始以降、様々な問題が発生し「安全性」「利便性」「公共性」が保たれない事態が露呈している。しかし会社は、私たちの指摘を踏まえて対策を実施することはなかった。現在発生している問題は今後も発生していくことが想定される。

命を軽んじる「ワンマン運転」に歯止めを！

国政へ送り出した議員と連携し、安全と安心を取り戻そう！

JR東日本は11月6日、来年3月のダイヤ改正で常磐線各駅停車と南武線でワンマン運転を実施すると公表した。ワンマン運転の条件である運転席での利用者の乗降状態の確認を行う車両設備や地上設備が性能面も含めて他社と比べて整っておらず、運転士に集中する負担の軽減対策は不十分だ。東京メトロでは、10両編成のワンマン運転を導入する際に全ての駅に安全確認を行う駅係員の配置とホームドア設置を行っているが、JR東日本ではホーム上の駅係員は次々と削減されているのが現実だ。過去にはスマートホームドアの隙間から子どもが顔を出し、車掌が非常ブレーキをかけて停止手配をとる事態も発生した。幸い車掌の発見と判断で事なきを得たが、ワンマン運転では運転士はそういった状況を把握できなくなり、大惨事になることも想定される。また、発生頻度が増す地震や自然災害、車内での犯罪行為からの避難・誘導に対し、これまで運転士と車掌の2人で行っていた体制から運転士1人で全て対応していくことは不可能であり、守るべき車内秩序が損なわれ、このままでは安全・安心が失われてしまう。利用者の命を軽んじる「ワンマン運転」施策になることは間違いない。見過ごすことはできない。

私たちの職場で発生している問題の解決は、すべての鉄道利用者にとって安全で安心して利用できる鉄道につながっていく。すべての人々が利用しやすい鉄道であり続けるために行動していくための一つとして、JTSU議員懇談会の皆さんと連携を強化していくことが必要だ。

喜勢社長は記者会見で「社員をリストラするのではなく、新たな価値を生み出す創造的な仕事にシフトしてもらおう」と述べた。しかし、会社の人事・要員施策によって意図的につくられた慢性的な要員不足は駅・車掌・運転士・検修・施設電気・きかく部門のすべての系統でつくられており、その狙いを見定めなくてはならない。JR東日本は輸送人員・輸送量あたりの社員数が同業他社より少ないということも有識者から指摘されている。いかなる攻撃に対しても分断を許さず、組合員同士のつながりと地域や社会との連携・連携を深め、組織の強化・拡大と誰もが安心して利用できる鉄道の実現を目指そう！

JR東日本は11月6日、来年3月のダイヤ改正で常磐線各駅停車と南武線でワンマン運転を実施すると公表した。ワンマン運転の条件である運転席での利用者の乗降状態の確認を行う車両設備や地上設備が性能面も含めて他社と比べて整っておらず、運転士に集中する負担の軽減対策は不十分だ。東京メトロでは、10両編成のワンマン運転を導入する際に全ての駅に安全確認を行う駅係員の配置とホームドア設置を行っているが、JR東日本ではホーム上の駅係員は次々と削減されているのが現実だ。過去にはスマートホームドアの隙間から子どもが顔を出し、車掌が非常ブレーキをかけて停止手配をとる事態も発生した。幸い車掌の発見と判断で事なきを得たが、ワンマン運転では運転士はそういった状況を把握できなくなり、大惨事になることも想定される。また、発生頻度が増す地震や自然災害、車内での犯罪行為からの避難・誘導に対し、これまで運転士と車掌の2人で行っていた体制から運転士1人で全て対応していくことは不可能であり、守るべき車内秩序が損なわれ、このままでは安全・安心が失われてしまう。利用者の命を軽んじる「ワンマン運転」施策になることは間違いない。見過ごすことはできない。

申15号 JR東日本運輸サービス [JETS]
2024年度年末手当に関する申し入れ

基本給月額（契約社員含む）の
3.5ヶ月分 + 5万円

- この要求に対する回答については、団体交渉を経て決定すること。また、団体交渉の日時を速やかに調整し開催すること。
- 支払い指定日は、2024年12月6日までとすること。

申14号 JR東日本ステーションサービス [JESS]
年末手当交渉

こころ豊かな生活を保障し、働きがい・やりがいを創出するためにも、過去最高水準を上限とすることなく、賃金や期末手当のみならず諸手当改善などの実現に向け努力することを確認し、**11月14日 妥結!**

社員	基本給月額額の 2.70 箇月分 社員平均年齢： 30.6 歳 平均支給額： 635,404 円
契約社員	基本給月額額の 1.21 箇月分
パート社員	(1)労働実績が週平均30時間以上の者 15 万円
	(2)労働実績が週平均10時間以上30時間未満の者 10 万円

STOP! 企業倫理の逸脱 NO! 企業犯罪

第三者機関を活用した取り組み 不当労働行為救済申立て

- 水戸地本からの申立て（2023年 3月13日提出）
11月18日（月）10時30分から東京都労働委員会において、第6回調査が行われました。次回第7回調査は2025年2月19日（水）10時30分からの予定です。
- 東京地本からの申立て（2022年 11月25日提出）
次回、第8回調査は12月23日（月）10時30分からの予定です。
- 八王子地本からの申立て（2023年 1月18日提出）
11月7日（木）10時00分から東京都労働委員会において第7回調査が行われました。次回第8回調査は2025年1月9日（木）10時00分からの予定です。

安全に安心して働ける JR 東日本を取り戻すため、すべての仲間と健全な経営を実現させよう!

11月20日 「新たなジョブローテーション」撤廃に向けた有識者意見交換会

ジョブローテーション撤廃に向け、有識者を交え様々な視点で意見交換を行う!

人権無視・法令違反・差別人事・不当労働行為を許すな
原則出向3年を逸脱した発令は認められない

10月末で出向期限3年を迎える組合員に対して、JR東日本会社は「出向会社の変更」と「出向3年延長」を発令しました。当該組合員は不祥事を起こし、懲戒処分を受け、この3年間本復帰を目指して出向先で奮闘してきました。労働協約において「出向は原則3年」と定められています。この発令に対して当該組合員も「出勤停止30日と出向の処分を受けて以降、3年間毎日反省しながら就労を重ね、出向先の所長からも取り組む姿勢を評価されるなど復職に向けて励んできたにもかかわらず、二重の処分は到底納得いくものではない。原則3年は基本であり、捻じ曲げるのであれば根拠を示すべき」と述べています。

労働協約を遵守しない今回の発令は明確な法令違反・コンプライアンス違反です。さらに社会常識からも

新支支部は今回の事態を受け「労働協約を蔑ろにした組合員の不利益と差別を許さない!労働協約遵守と本復帰を求める10・30緊急集会」を開催しました。集会では、労働協約を遵守させることはいずれ自分にも関わる問題であること。また、新幹線の列車分離や車輪・車軸取付け圧力データの改ざんなどの安全問題や、労働者代表選挙における不正など、多くの職場で命を脅かす事故・事象や不祥事が繰り返されている事態はJR東日本の倫理観が欠如したことから、現場第一・安全第一の職場再構築に向けて輸送サービス労組運動をさらに強化していくことを全参加者で確認しました。（新宿支部発）

JR東日本八王子駅パンフ配布処分事件
職場活動の規制を許さず、健全な JR 東日本を実現しよう!

11月19日に予定されていた第8回調査は中央労働委員会の都合により、延期となりました。次回調査期日が分かり次第お知らせいたします。

JTSU 中央労働委員会命令取り消し訴訟
ジェイアールバス関東労働組合

次回いよいよ判決
12月5日(木)13時10分より
労組ハラスメントと不法行為を根絶させるために、バス関東労組の仲間と連帯し、完全勝利判決を実現しよう!

安全性とサービスレベルの低下を招く、長編成ワンマン運転開始は認められない!

輸送サービス労組運動を強化し、諸課題解決と

安全・安心にご利用いただける鉄道の実現を

11月6日、JR東日本は首都圏におけるワンマン運転を2025年春の常磐緩行線(綾瀬・取手間)と南武線(川崎・立川間)を皮切りに順次拡大し、30年ごろまでに山手線、京浜東北・根岸線、中央・総武緩行線や埼京・川越線でも実施予定と公表しました。これらの線区は、すでに実施されている6両編成までの中編成ワンマン運転と異なり、輸送密度の高い線区での長編成ワンマン運転となります。

記者会見で喜勢社長は「安全のレベルを落とさず、車掌の仕事は機械やシステムで代替できる」と述べていますが、すでに実施されている短・中編成ワンマン運転においてもドアに支障物が挟まった状態での列車起動や、発車後のホーム上における触車事故が発生しています。これらは車掌が乗務して安全確認をしていれば、防ぐことができた事象です。

また、中編成ワンマン運転では車両側面に設置した「車載カメラ」を使用し運転士がドア扱いを行っています。モニタの視認性やカメラの死角など、多くの問題点が職場から報告されています。これらを踏まえ、短・中編成ワンマン運転で発生している安全・サービスレベルの低下を招いている課題・現状を解決することなく、長編成ワンマン運転を開始することは認められません。

意見交換やピラ配布で利用者に

ワンマン運転の実態を訴える



立川エリア分会ピラ配布

安全性やサービスレベルの低下が懸念されるなか、ワンマン運転の実態を利用者に訴えてきました。立川エリア分会では、10月26日に南武線で予定されているワンマン運転について訴える

本動作をしなかった」と直接的原因に切り詰め、原因を掘り下げることをしていませぬ。安全分科会の開催などを通じて、背後要因まで掘り下げ、真の原因究明を行っていく必要性を議論しました。



綾瀬運輸区分会ピラ配布

中央本部は11月10日に「第3回ワンマン関係分会間交流会」を開催し、現在ワンマン運転を実施している線区で発生している諸課題の解決と、長編成ワンマン運転

に対する取り組みなど、安全な輸送サービスを実現するために意見交換を行いました。ワンマン運転実施線区で相次いでいる事象について、会社は「運転士が信号を見ろ」という基

長編成ワンマン運転に関しては、2025年春より導入される常磐緩行線と南武線では、ワンマン運転に向けた訓練が始まっていますが、常磐緩行線では設備の不具合により訓練スケジュールが遅れ習熟に不安があること、また南武線ではワンマン運転による



第3回ワンマン関係分会間交流会

です。列車遅延が発生しており、サービスレベルの低下が懸念される実態が述べられました。南武線のワンマン運転では、ドア扱いを実際にボタンを操作する物理スイッチではなく、タッチパネルを操作する方式が導入されますが「モニタを見ながらの操作になるので誤ってタッチしてしま

11月5日「津波防災の日」「世界津波の日」各機関で現地踏査を行い、事前防災の取り組みを進める!

安政元年(1854年)11月5日に発生した安政南海地震による津波が現在の和歌山県広川町を襲った際、濱口梧陵が稲むらに火をつけ、津波から逃げ遅れた村人を高台へ導き、多くの命を救った逸話「稲むらの火」の故事にちなみ11月5日は「津波防災の日」です。そして、東日本大震災を教訓として2015年の国連総会本会議で「世界津波の日」と定められました。



丸の内運輸区分会現地踏査

今年8月には南海トラフ地震臨時情報「巨大地震」が発令されました。日本は地震大国であることから、地震そして沿岸部では津波に対する警戒が必要です。また近年では、豪雨などの災害も激甚化していることから、同日、輸送サービス労組の多くの機関で現地踏査行動を取り組みました。沿岸部を走る線区を担当しない職場においても、内水氾濫を想定して現地踏査を行うなど、事前防災の取り組みを進めました。

発災時、自らと利用者の命を守るためには瞬時の判断が求められます。そのためには、現地を把握する実地訓練が重要です。災害を他人事とせず、自身の問題と捉え、いざという時に「命を守る行動」が取れるよう事前防災の取り組みを推し進める必要があります。

豊島区が配信する洪水・内水ハザードマップを参考に踏査を行いました!

①清掃工場付近の地袋大橋付近もハザードになっています
②清掃工場付近は明らかに比べ低い土地になっています

現地踏査を行い、分会情報で周知
池袋運輸区分会

職場の再編や相次ぐ転勤等を踏まえ再度、現地踏査を実施するなど命を守るための行動を実践しよう!



11月16日 北とびあ

安心して働ける労働環境の実現に向けて職場から声をあげ、エルダー連絡会の活動をさらに強化しよう!

今後に向けては、65歳までの定年延長や70歳までのエルダー制度延長などについても議論が必要です。賃金・労働条件向上など、こころの豊かさを実感できる環境を実現するために、現役とともに輸送サービス労組運動をつくり出していくことを全参加者で確認しました。

エルダー連絡会第4回総会
11月16日、北とびあ第2研修室にてエルダー連絡会第4回総会を開催しました。

意見交換では、初めてエルダー組合員が団体交渉に参加して、現場の声を直接会社へ届け、職場環境の改善について労使で認識一致を図ってきたことや、組合員の声を結集し賃金引上げを実現してきた成果や、地域社会との連携をつくり出してきた実践が述べられた一方で、要員不足や相次ぐ労災など職場環境における課題も多く述べられました。

職場討議資料

福島 のぶゆき氏
(無所属)
茨城県第1区



推薦
JTSU 議員懇話会

当選

鈴木 ようすけ氏
立憲民主党
東京都第10区



推薦
JTSU 議員懇話会

当選

第50回 衆議院議員総選挙

10月27日(日)投開票

推薦・支持・応援候補者 選挙結果

ご支援・ご声援
ありがとうございました

木村 たけつか氏
立憲民主党
東京都第29区



惜敗

推薦
JTSU 議員懇話会

長友 よしひろ氏
立憲民主党
神奈川県第14区



推薦
JTSU 議員懇話会

当選

五十嵐 えり氏
立憲民主党
東京都第30区



当選

支持

たがや 亮氏
れいわ新選組
千葉県第11区



当選

支持

屋良 朝博氏
立憲民主党
沖縄県第3区



当選

応援

第1回みんなで水郡線 ポールdeウォーク大会開催!



当日は袋田駅から常陸大子駅まで約5キロの行程を歩き、水郡線全線開通当時の話や、度々水害に襲われた歴史について、ガイド班が説明を行いました。その後の研修会では大子町歴史資料調査研究員の大金祐介さまから「水郡線の誘致運動の歴史」について講演を受け、実行委員会からコースの振り返りと現在の水郡線の現状について提起し、意見交換を行いました。今後も沿線の自治体や観光地、NPO 法人の方々と交流を重ねていきます。(水郡線営業所分会発)

未来ビジョン 地域連帯 北区職業体験に参加

11月4日、社会福祉法人社会福祉協議会と一般社団法人 SHOIN の共催で、小学生を対象とした「小学生キャリア学習プログラム 北区で職業体験」が開催され、東京地本は昨年に引き続き「鉄道業」の講師として参加しました。各系統の仲間が集まり、精算業務、車内放送、併結合図、鉄道信号の説明、Nゲージ走行体験、検修のお仕事の紹介、打音検査体験を行いました。参加者からは「そうなんだあ」「知らなかった」との声が上がり、大いに盛り上がりました。子供たちのキラキラした眼差しを受け、私たちの仕事が社会で重要な役割を果たしていることを改めて実感しました。地域に愛される JR 東日本を私たちの手でつくり出し、安全で安心な鉄道を目指していきます。(東京地本発)



レク・サークル

楽しい時間を仲間とシェア! 仲間との "絆" を深めよう!



11月9日 平和島公園キャンプ場
東京支部 2024 秋の収穫祭



11月12日 ひととのやカントリークラブ
大宮地本ゴルフ大会



ヒューマンエコロジークラブ
焚火会 2024




11月10日 百軒茶屋キャンプ場

本部レールクラブ結成総会 開催!



11月17日 福島交通飯坂線 車庫内



運転操縦体験も!
サークル活動を通じて
組織拡大を目指します!