

東日本ユニオンにいがた

JR東日本労働組合新潟地方本部

2021年2月20日発行

第21号(通巻第207号)

発行者:星山圭 編集者:教育・広報部

2022春闘コンテスト
作品大募集

テーマ「2022春闘」「労働組合」
川柳の部／写真・動画の部

募集期間 2月1日(火)～3月4日(金)まで

応募対象
組合員・家族、JR東日本(グループ会社を含む)の全社員

応募方法
応募専用アドレス jrtueast@gmail.com
もしくは専用QRコードから応募してください

部門ごとに優秀賞のはか12作品、計24作品に各地方の特産品を贈呈!

詳しくは東日本ユニオンの役員まで
明るく楽しく春闘に参加しませんか! たくさん応募をお待ちしております!

安心して働くため賃上げ実現を

本部申22号 2022年度賃金改善等に関する申し入れ

JR東日本単体の2021年度第3四半期決算は、営業収益が1兆797億円で、対前年121.8%となりました。本業の儲けを示す営業利益はマイナス372億円だつたものの、250.6億円の増益でした。

1月31日に発表されたJR東日本全体の2022年度第3四半期決算は、営業収益が1兆797億円で、東日本ユニオンはこの1年間、社員・家族の幸運全・安定輸送の確保とサービス向上に寄与してきました。また、赤字下における企業活動の点検行動を開いてきました。

新型コロナウイルス感染症の影響が長引ぐなか、増収・増益を実現してきた背景には、全社員が経営状況を認識し、新たな事業分野への挑戦と価値の創造を通じて業績の回復をめざし、自らも成長を遂げてきた実態があります。

昨年度の賃金改訂では定期昇給は実施されたものの昇給係数は2係数とされ、社員の生涯賃金は大きな影響を受けました。期末手当も年間4.0ヶ月分で年収が大幅に下がり、将来設計と生計費のあたり方は一変しました。

会社発足から経験したことのない状況下で、苦しみながら奮闘している社員の生活と労働条件の維持・向上を図る責務が経営側にはあります。

日々高まる労働力の価値に見合った賃金と定年まで安心して働くことが

1. 定期昇給を実施すること。昇給係数は4係数とすること。
2. 第二基本給を廃止すること。
3. 2022年度の賃金改訂においては賃金規程第23条の特別加給を行わないこと。

■ 申11号 周要求項目

1. 定期昇給を実施することから、新潟地本は2月2日、申11号として、越後線吉田(含)～内野間に指定されました。施策実施当初に確認し定線区に指定された区間について「輸送障害が発生しても、多少時間がかかることが多い」と、新潟支社に提出しました。

2. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

3. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。

■ 申11号 申し入れ項目

1. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

2. 越後線 吉田(含)～内野間を通常線区とすること。

3. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。

内野間において認定線区として3年が経過した現在、認定線区である越後線吉田駅～内野駅間については、新潟30km圏という理由から復旧を急がされており実態にあります。

施策実施当初に確認し定線区に指定された区間について「輸送障害が発生しても、多少時間がかかることが多い」と、新潟支社に提出しました。

3. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

4. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。

申11号 申入れ

認定線区の考え方と実態 乖離の解消を求める

できる賃金改善等を求めています。中央本部は2月17日、申22号として2022年度組合員で、職場からたたかいで創り出しましょう。要求の実現に向けて全員4000人/日規模以下の線区が認定線区に指定されました。

2018年7月1日から実施された保線業務の最適化により、年間通トン5百万トン未満、平均通過人員4000人/日規模の線区が認定線区に指定されました。

施策実施当初に確認し定線区に指定された区間について「輸送障害が発生しても、多少時間がかかることが多い」と、新潟支社に提出しました。

3. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

4. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。

■ 申11号 申し入れ項目

1. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

2. 越後線 吉田(含)～内野間を通常線区とすること。

3. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。

内野間において認定線区として3年が経過した現在、認定線区である越後線吉田駅～内野駅間については、新潟30km圏という理由から復旧を急がされており実態にあります。

施策実施当初に確認し定線区に指定された区間について「輸送障害が発生しても、多少時間がかかることが多い」と、新潟支社に提出しました。

3. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

4. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。

内野間において認定線区として3年が経過した現在、認定線区である越後線吉田駅～内野駅間については、新潟30km圏という理由から復旧を急がされており実態にあります。

施策実施当初に確認し定線区に指定された区間について「輸送障害が発生しても、多少時間がかかることが多い」と、新潟支社に提出しました。

3. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

4. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。

内野間において認定線区として3年が経過した現在、認定線区である越後線吉田駅～内野駅間については、新潟30km圏という理由から復旧を急がされており実態にあります。

施策実施当初に確認し定線区に指定された区間について「輸送障害が発生しても、多少時間がかかることが多い」と、新潟支社に提出しました。

3. 越後線 吉田(含)～内野間における認定線区とすること。

4. 越後線 吉田(含)～内野間は、新潟保線技術センターに移管すること。