



申4号 2024年度年末手当に関する申し入れ 第2回団体交渉開催！ その2

満額回答を強く求めて多くの組合員・社員の声を訴える！

【営業】インバウンド、GW、夏季輸送、大休パス、新幹線分離などの異常時対応、自然災害の対応、さらに休日出勤や超勤対応、休みなく働いている／新幹線ホームでは三大輸送くらいしか指定席誘導を行っていなかったが、今では3連休でも行うくらい旅客は増えている。好調なのだからその分還元すべき／窓口の混雑状況を気にしながらPCにむかっていて、何もしない時間は全くない。生産性を上げるだけ上げて賃金は労働実感に全く見合っていない。職場では辞めたい、転職したいという声が蔓延している。社員の本当の声に耳を傾けて労に報いることを強く訴える／信号や輸送では3徹が基本になっている箇所が多数。年休を処理するために特休・公休を買い上げている。要員不足のために副長が一般社員の作業ダイヤを担わなければならない／人はいない、客増える、全ての作業ダイヤが埋まらない日も増えている、超勤だらけ、休日出勤多数、身体はボロボロで賃金も上がらなければモチベーション上がるわけがない／欠員もあり満足に人が足りていない状況でも公共交通機関としての責務を果たしているのだからそれに大して報われないとただの生殺しではないか！

【運車】1人なん役もこなし、5役を担っている人もいる、労働密度は過去最高。月に3日の休日出勤や、7連勤をしている人もいる職場の現状／相互運用で車掌業務もやっているが、大休パスやキュンパスなどの対応で今年は閑散期がないくらい常に繁忙期のごとく対応している／運転士の要員も少ない上に、車掌の要員はさらに減り続け、相互運用の運転士や指導担当や乗務できる運転当直などで車掌業務を乗り切っている現状。休日出勤も多発。さらに行路途中で駅業務もあり、様々な方面に気を使って業務にあたっている／大休パスやキュンパスなど格安きっぷの発売によって集中的に混雑し、現場は疲弊している。インバウンドも多く、言語が通じない対応にも苦勞しながら対応している／車両職場では、国鉄採用の方々の退職や異動などの補充がなく、一人当たりの業務量が増している。今まで4～5人でやっていた仕事を2人でやらなければならない現状／車両が新しくなってもオートメーション化が進まず、設備が昭和のまま。夏は検修庫のパン検査台は50℃を超える環境下で業務してきた／そもそも車両職場は、手当がなく、期末手当を生活資金にしてやりくりしている現状だ。



【営業】業績が上向き努力が報われると思っていた中、「インバウンドが伸び悩んでいる」と回答されて、職場は怒りと驚きの声だ！高く設定した目標に対してではなく、要員が減った中で過去最高のインバウンド収入を上げた私たちの努力と苦勞に報いるべきだ！

【運車】会社から「足元の状況は、中長距離を中心に弱い」「もう一段増収へ向けた努力が必要な状況にある」と回答された。出さない理由ではないか！運輸収入は対前年501億円の増収だ。その苦勞に報いる前に「さらなる増収」と言われ、モチベーションは下がった。組合員・社員の努力に報いるのが先だ！

【エルダー】標準報酬月額が現役時の半分以下になり、月々の給与では物価の上昇もあり赤字の生活で、年2回の期末手当でやっと生活をしている状態にもかかわらず、出張も増え、業務量も倍以上。現役の時以上の仕事をさせられている実態
プロパー社員が増えず、育たない。プロパー社員を育てるというエルダーの位置づけはなく、もはやエルダーやその退職後の嘱託ならびに契約社員で要員の穴埋めをしている現状。しかし、仕事のわりに給与が低くてモチベーションは上がらない