

東日本旅客鉄道労働組合東京地方本部機関紙

JR東労組東京

No. 405

東日本旅客鉄道労働組合東京地方本部
住所：台東区上野7-1-1 上野新幹線本屋内
電話03-5830-2256 FAX：03-5830-2258
発行日：2024年 1月 1日
発行人：柳 明則／編集人：塚崎 将幸
一部20円（組合員は組合費、OB会員はOB会費を含む）



年 頭 に あ た っ て

柳 明則 執行委員長

働きやすい職場を
みんなのでつくり出そう！



組合員・ご家族、OB会員の皆さん、そしてJRグループで働くすべての仲間の皆さん、明けましておめでとうございます。

私たちは、昨年末に首都圏本部長宛てに「建白書」という「政策提言」を提出しました。なぜ、「建白書」に至ったかと言えば、JR東日本グループで連続して発生する社員の感電死亡事故、線閉違反、触車未遂事故、事故隠ぺい体質、長期の日勤教育など「責任追及から原因究明へ」を基軸とした安全風土が崩壊の危機にあるからです。

私たちが「建白書」で会社に訴えたことは、JR東日本グループの未来を切り拓くためにも「従業員満足度」をアップさせるべき、という政策提言です。

「従業員満足度」とは「従業員が仕事や職場についてどれくらい満足しているか」を表す指標のことです。満足度が高まれば、会社が掲げている「変革2027」施策の支柱である「組織再編」「融合と連携」の理念や行動方針が組合員・社員の価値観と一致し、人材定着率や生産性の向上に期待できるため、会社にとってメリットがあることです。

しかし、逆に「納得できないことをやらされて、ストレスがたまる」といった状態では、「従業員満足度」は低下し、会社組織への貢献意欲につながるエンゲージメントは高められず離職者の増加につながります。

特に、働く者にとって仕事内容に対する満足度は重要です。自分の能力やスキルが仕事に活かされているのか、自分の仕事に誇りを持っているのか、仕事を通じて自らの成長を感じられているのか、私たち現場で働く組合員・社員にとって人材配置の最適化はなくては

ならない課題です。

また、職場環境や給与待遇に対する満足度や、社宅や住宅援助などの福利厚生も重要な満足度の一因です。会社は、社内アンケートなどにより組合員・社員の声を把握していると言いますが、職場ではそれが活かされた実感はありません。

今、職種を問わず、40歳前後の若年退職がものすごい勢いで増加傾向にあります。JR東日本は就職先ランキングでトップ位置を占めていましたが、その神話はすでに崩壊しました。

若年退職の最も多い退職理由は「技術職として自分の技術を磨きたかったが、技術的な仕事はすべて外注化されてしまった」「管理業務のみなら魅力がない」「上が決めたことしかやらせてもらえない」ということです。このことから、自分の能力やスキルを活かせない。仕事の誇りを持ってない。自らの成長が出来ない。という悲鳴が職場の現実です。しかし、その声は正確に経営幹部には届いていません。

自らが担いたい仕事なのに10年経過すると異動させられ、希望しない他職種の業務に従事させられる。希望しない業務に何年従事しなければならぬのか、その展望すら示されない。これでは、自らの将来設計もやりがいも誇りも持ってません。

技術継承を前提とする鉄道業が、技術職としての技術を習得できない会社と評価され、自らの能力もスキルも活かすことが出来ない。このような状況ではJR東日本グループの成長は望めません。

ダイハツ工業は不正問題で国内外すべての車両が出荷停止に追い込まれました。不正は6車種から64車種に拡大し、データの捏造や改ざんなど極めて悪質な行為は、30年以上前から常態化していた実態が明らかとなりました。

第三者委員会は調査の結果、会社が収益向上のために車の開発期間を短縮し、過密で硬直的な開発日程のしわ寄せが認証試験の担当部署に集中し不正に走らせたと分析。「責められるべきは現場の従業員ではなく経営幹部」と断じています。

会社による「施策重視」の姿勢によって、スピード

アップが重視され試験の不合格は許されない。との強烈なプレッシャーが現場の従業員を不正に走らせました。同時に、現場を見ようともしない役員と従業員の間、「乖離」に加え、失敗を激しく叱責し、非難する会社組織の風土にも問題があると第三者委員会は指摘しています。

近年、三菱電機や日立製作所の子会社など、製造業大手で品質や検査をめぐる不正が相次いで発覚。高い技術と品質を自負してきた日本企業の安全風土、技術継承は大きく揺らいでいます。

「納得できないことをやらされる」状態では「従業員満足度」は低下します。「日勤教育」や「失敗を激しく叱責し、非難する会社組織の風土」では、企業の未来は切り拓けません。

組合員・未加入者のみなさん！ 私たち東京地本は今年も仲間のみなさんの負託に応えるために奮闘します。今年もどうぞよろしくお願ひします。

今年もよろしくお願ひします



JR総連・各単組賛助団体
(株)鉄道ファミリー

〒141-0031 東京都品川区西五反田3-2-13
電話 JR 058-4114-5 NTT 03-3490-3862

迎春

鉄道ファミリーは組合と共に歩みます
皆様をしっかりとサポートします

- ▶がん保険・医療保険・介護保険
- ▶自動車保険・サークル保険
- ▶JR積立年金・組合旗・組合バッジ
- ▶すみっこ商店



年頭にあたって

J R 東 京 労 組 東 京 地 本 O B 会 小 林 富 夫 会 長

組合員・OB会員の皆さん、あけましておめでとうございます。皆様と新しい年を迎えることに喜びを申し上げます。

昨年は、OB会の取り組みにご理解とご協力を頂き、また多くの皆さまに参加を頂きました。大変ありがとうございました。

昨年末に嬉しいことが二つありました。一つは、年末手当の明細に組合費控除がされてなかったことが明細を受け取った組合員によって判明したことです。更に出張旅費の宿泊料支給額に協約違反があり、組合の申し入れにより取り戻したことです。いずれも組合員の気づきにより分かったものでした。仕事などに関心を持っていること、表れだと感じました。会社は組合に話すことなく、一方的に通達などで物事を進めようとしていることが顕著になっていくように見られます。現役の皆さん！これまで通り会社の動きに注視し、疑問を感じたら組合に相談しましょう。

さて、私たちOB会は昨年9月に第3回定期総会を開催し、再建以来3年目に入り、これを機に春と秋にレクレーションを開催してきました。参加者も少しずつ増えて定着してきましたが、更に参加しやすいものにしていくことが重要です。家族の参加や現役組合の皆さんにも参加できるようにしていきたいと思っています。

今後のOB会ですが、課題がいくつかあります。その一つが高齢化です。OB会でも少し触れていますが、2023年10月1日現在でOB会（エルダー組合員含む）365名のうち70歳以上が2/3を占めています。今年3月末でエルダー出向者がいなくなり、基本的にはその後9年間は新規OB会員の加入がないことになり、更に定年が5年延長になるとさらに高齢の組織になります。

のような年齢構成の推移の中でOB会をどのように運営していくかが課題です。地方OB会では現役組合員の減少もあり将来的に解散のリスクを検討している現状です。東京地本ではエルダー組合員がいますが、そこまで考えてはいませんが、歳を重ねると行動量・活動量が減っていく中で参加しやすい、集いやすいOB会を創っていく必要があります。

二つ目は現役組合員との連携です。私たちのスローガンにある「中を見ればコロナ禍の状況が3年目に突入しました。終息が見通せず、ワクチン接種頼りになっています。また、ロシアによるウクライナ侵攻も出口が見えない状況で犠牲者が増える一方です。そのように中々政府は防衛費の増額を目指していません。財源が明確にされていなくて増税が囁かれています。

物価の上昇に対し、賃金の上昇が追いつかず実質賃金の減少が続きます。年金制度の改正もあり、来年の介護保険制度の改正で保険料の改定と利用者負担の改定が行われます。年金生活が不安な状況は否めません。全てが政治です。今年は統一地方選があります。私たちの声を反映できるように取り組みましょう。

今年も昨年同様に春レクを行いたいと思います。また、昨年の総会と案内と同時に趣味やリフレッシュのアンケートを実施しました。役組合員を交えてレク・サークルを実施できたらと思います。

コロナは収まりつつあるようですが、インフルエンザの感染者が増えているようです。体調には十分注意して下さい。そして、暖かい春をみんなで迎えましょう。

今年もよろしくお願いいたします。



仲間と共に一歩前に出ます！

美世志会 山田 知 代表

弾圧から21回目の1月1日を迎えました。2003年1月1日、勾留所中だった私たちは、暖房のない極寒の東京拘置所独居房で、家族の顔、仲間を思い浮かべながら、配当されたおせち料理を食べていました。私たちは内側から鍵を開けることができない房に閉じ込められ、房から出る時は手錠をされました。この事件がえん罪であり、「私たちが無実である」という真実をいくら訴えようとも、強大な権力によって「合法的」に自由を奪われ、閉じ込められ、社会と隔絶されたあの怒り、悔しさ、そして恐怖は忘れることができません。

当時は、2001年のアメリカ同時多発テロ、アフガニスタン侵攻、さらに2003年3月にはイラク侵攻が開始され、テロと戦争が続発してまいりました。21年を経たいま、ウクライナや中東地域で戦争が続き、台湾有事の可能性が指摘されるなど、テロと戦争は無くなるどころか、さらに広範囲の地域に拡大して

ます。「国家にしかできない犯罪、それは戦争とえん罪」。そう言ったのは、私たちの弁護団顧問を務めていただいた後藤昌次郎弁護士でした。この「犯罪」を止めることができるのは、国家でもなければ、戦争で儲ける企業でもなく、私たち労働者だけです。

平和運動を含めて、労働者のためのたたかいを真面目に取り組むJR総連に対する弾圧が「えん罪・JR浦和電車区事件」でした。私たち美世志会は、この弾圧から皆で守り抜いてきたJR総連・JR東労組を、強化・拡大するために、私たち労働者にしかできないたたかいをこれからも進める決意です。そして、えん罪事件による弾圧を経験した者として、私たち美世志会自身も議論を積み重ね、新たな関係を築き上げ、一歩前に出て、発信していきまします。本年もよろしくお願いたします。

基調報告

黒田 弘樹書記長



24春闘に向けた情勢認識とたたかいたちの方向性を5点まとめました。東京地本は、組合員・未加入者と情勢認識、私たちの課題、24春闘の根拠について議論をしながら、24春闘・要求満額獲得に向けた運動を構築していきます。

1. 「いつの危機」

物価高、エネルギーの高騰、電気・ガス料金の値上げが続く「くらしの危機」に直面しています。総務省の家計調査(2023年8月)における、節約と値上げの意識調査では、家庭の節約のトップは前回の調査のトップ「外食」から「普段の食事」に変化しています。外食を控えて家計を調整していたけれども、毎月の食費を削る人が増えています。

6,000店舗のスーパーマーケットの調査では、平均価格が値上げしている生活必需品の販売数量が落ちています。生活者は生活必需品を減らす、一方値上げした事業者も売れず、倒産件数も増加しています。自殺者が年間2万人を超え、貧困・格差問題が拡大しています。

2. 岸田政権・経団連の動き

岸田首相は第212回国会における内閣総理大臣所信表明演説で、「30年間日本経済は低物価・低賃金・低成長に象徴される『コストカット型経済』とも呼べる状況であった」とし、「コストカット型経済」から『持続的な賃上げや活発な投資がけん引する成長型経済』への変革を打ち出しました。

①「新しい資本主義」では、世界に立ち遅れているDX、GXを加速させるために、産業構造の大転換を構想し労働市場の大改革を打ち出しています。

②労働市場の大改革の中身は、成長が見込まれるところにリスキング(労働者を教育「学びなおし」と成長分野へ円滑に移動させること)です。

③さら

に年功賃金・終身雇用から、職務を明確にして成果で評価し賃金を払う「ジョブ型雇用」の導入推進を意図しています。

3. JR東日本の動き(私たちの労働条件に直結する主な動き)

富田会長が2022年6月に経団連会長に次ぐ「規制改革推進会議・議長」に就任しました。まさにJR東日本グループが「新しい資本主義」の旗振り役になっています。

①モビリティ部門と生活サービスソリューション部門の事業構造「5・5」を目指し、「組織再編」「融合と連携」「3つの構造改革」の生産性向上のスピードを加速化させています。

②鉄道オペレーションのコストダウン1,000億円削減目標は現在740億円実施、2027年度までに260億円コスト削減積み増し2027年度までに実現予定としています。主にはオフピーク施策や仕事の仕組み(ワンマン運転拡大、CBM拡大、チケットレス拡大)を変え、コストを減らしていくとしています。

▼ワンマン運転拡大・現在首都圏に在る車掌4,000人の人件費削減予定。③鉄道オペレーションから離れ、生活ソリューション等、重点・成長分野への人的投資の推進、全体で違う仕事にシフトリスキングの推進を強化しています。

④12月5日『DX推進に向けた多様なデジタル人材を育成します』とプレス発表しました。▼全社員がタブレット端末を配布、全ての社員がデジタルを活用した業務変革(DX)が可能な環境を整備。▼鉄道事業の変革や生活ソリューションビジネスの成長に向け、多様なデジタル人材を育成することにより、グループ全体のDXを加速。▼2027年度末までに、デジタルツールでデータ処理や業務資料作成などができる「ベシック」人材を約2万5,000人、デジタル技術で業務課題解決を行う「ミドル」人材を約5,000人、DX戦略を策定・実施し、業務を俯瞰し抜本的に変革する「エキスパー

ト」人材を約200人育成。⑤ジョブ型雇用で高度な仕事に高い給与を支払う給与体系変更も検討されています。

＊2024年4月から「ジョブ型雇用」を開始

4. 24春闘 連立方針と経団連の動き

連合は、すべての働く人の生活を持続的に向上させるマクロの観点と各産業の「底上げ」「底支え」「格差是正」の取り組み強化を促す観点から、賃上げ分3%以上、定昇相当分(賃金力・維持相当分)を含め「5%以上」の賃上げ方針を打ち出しました。23春闘では定期昇給分を含めて「5%程度」としていましたが、「5%以上」と表現を強めた形で、1995年以来、およそ30年ぶりの水準となった23春闘を上回る高い水準を求めることになります。

経団連の十倉会長は、大手企業の賃上げ率について「4%を超えない」と述べ、経団連の基本方針の原案の中では、「賃金引き上げのモメンタムを維持・強化し、構造的な賃金引き上げの実現に貢献していくことが経団連・企業の社会的な責務」だとして、物価高への対応にとどまらない重要な年だとしています。そのうえで、春闘に向けた方針として、「ことし以上の意気込みと決意をもって賃金引き上げの積極的な検討と実施を求めたい」として、各企業に継続的な賃上げを求めています。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が今年4月1日に施行されます。いわゆる「2024年問題」と言われている事柄であり、四輪以上の自動車運転者の業務に、主として従事する者の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とし

5. 24春闘勝利に向けて

職場では「変革2027」諸施策が組合員・社員の納得感なくまま上位下達で進められ、管理者・組合員・社員は疲弊しています。また、「兼務」や「企画業務」との両立などによって、精神的・肉体的負担など過大な負荷やストレス、プレッシャーが増大しています。

さらに「持ち家」の推進によって、ローンを抱える人は増加傾向ですが、社宅制度、賃貸補助制度の改正、職種の変更(ジョブローテーション)に伴う異動による手当減少が組合員・社員の「衣食住」に対する不安を増大しています。昨年は、社員・お客さまの命を奪われかねない事故が連続し、経営のトッププライオリティである安全が脅かされています。

私たちは賃上げ・ベア満額にとどまらず、「変革2027」の検証運動を強化し、「鉄道の安全」を守るために「私たちにどうして相応しい賃金制度、労働条件とは何か」を組合員・未加入者と議論を積み重ねながら、昨年12月に首都圏本部に提出した「建白書」を活用し、政策提言をつくり出していきます。

私たち東京地本は、21春闘の定期昇給(昇給係数2)カット、年末手当の低額回答の怒りと切実な「生活実感」「労働実感」の声を結集し、社友会、JR連合の「低額相場形成」を許さず、24春闘要求満額獲得に向けた運動を通じて組織の強化と拡大を目指します。

バス業界を震撼する『2024問題』が目前にいよいよ施行

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の問題とは

熊谷 雅之特別執行委員



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が今年4月1日に施行されます。いわゆる「2024年問題」と言われている事柄であり、四輪以上の自動車運転者の業務に、主として従事する者の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とし

たものです。古くは昭和42年に策定された改善基準を平成元年に一度改善し、三十余年経った今年、働き方改革関連法を踏まえた新しい基準に切り替えられます。バスやタクシー、トラックを運転する職業運転者は、運転したただけ賃金になるという働き方をきており、大きな事故が起る度に部分的に法整備されていく状態が続いていました。それでもトラックを中心に一度車庫を出たら何日も帰れない、荷主の無理な要求に応じるとしつかりとし

た休養が取れないという現状があり、昨今叫ばれている働き方改革の一環として一日の労働時間に大きな規制がかかることになりました。

バス乗務員も厳しい働き方をしている実態があり、基本給の平均が22万円(ユニオンの調べ)と全職種と比べてかなり低く設定されています。平均年収は466万円(厚労省調べ)で、そのうち月収平均が33万2,600円、ボーナス68万8,200円となっており、基本給平均と月収平均の差額の部分が各種手当で、残業や休日出勤による超過勤務手当の割合が多くなっています。

出勤から退勤まで全てを勤務時間とカウントする事業者もある一方、バスは鉄道よりも繁忙時間帯と閑散時間帯の運行本数の差が顕著で、昼間の運行本数が少ない時間帯を丸ごと休憩にしてしまう「中休(昼休)」を採用する事業者が多く、その時間は勤務時間外でノーペイとなるのが一般的です。バス路線において朝昼晩と均等に運行本数が保たれている大都市はごく一部であり、地方都市では朝早くに出勤しバスを車庫から郊外に回送し、主要駅まで運行する形態が多くみられ、昼間は休んで夜遅くまで乗務し、帰宅する勤務形態が常態化しています。今春施行される「新基準」ではこのモデルが実施できなくなります。

というのも「新基準」により、乗務員インターバルを「1時間(最低9時間)確保する」ことが義務付けられます。夜遅くの退勤時間では次の出勤に合いません。バスの運行本数が増える通勤通学時間は重なってしまいますからさすことも難しい、ではどうしたらよいか?中休の前後で乗務を打ち切ってしまうえばインターバルの問題は解決します。ところが、今まで一人で乗務できていた行路で早番と遅番の二人の乗務員が必要になるのです。そして、中休の後で乗務行路を分けられてしまうというところは、勤務時間が所定内に収まって、それまで付与されていた超過勤務も無くなってしまうのです。冒頭で述べたようにバス乗務員は基本給が安く抑えられているため、乗務することで得られる超過勤務手当やハンドドル手当(距離手当)が賃金の中で大き

なウェイトを締めています。その部分が減ってしまえば収入の減少に繋がり、生活が成り立たなくなるケースも想定されます。

バス乗務員として満足な収入が得られないから離職する、そのような方が全国的に増えていきます。ニュースサイトのコメント欄では賃金向上を訴える切実な声も溢れています。バス事業者は運転者の獲得にこの手の手で躍起になっていますが、抜本的な賃金体系の改善を図らなければこの問題の解決には至らないでしょう。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」は長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の時間外労働の削減や過労死等防止といった観点から見直しを行うもので、そこに賃金体系の見直しが含まれないのも特徴です。その不協和が問題を悪化させていると言えます。

これは高速バスや貸切観光バスでも同じことが言えます。朝早くに出勤して夜遅くまで乗務、給油、清掃、洗車までして帰宅に人手が足りないのに休日出勤や超過勤務でカバーすることができない。運行されるバスの本数が減り、不便になっていけばお客様も離れていきます。乗務員が働きたいのに働けないジレンマ、下がっていく給料、自らが生きていくため、家族の生活のため、地域公共交通を支えたいと志を持って握ったハンドドルから、手を離さなければならぬのはとても残念なことです。

ジェイアールバス関東はJR東労組の仲間の闘いにより、乗務時間、休養時間に係る協約協定が結ばれています。従前から業界他社よりは余裕がある乗務行路が組まれていましたし、長年の労使交渉によって勝ち取ってきた労働環境は、「新基準」よりも優位な部分すらあります。とはいえ、未だに基本給については低く押さえられているし、多客繁忙期などになると新基準に適合しない状況はあります。バス業界のリーディング企業と胸を張っていくためにも、労使が膝を突き合わせ、さらなる労働環境の向上の為に対応と対策を行ってかなければなりません。乗務時間に焦点が合いやすい問題ではありますが、同時に賃金の向上

を労働組合側から強く訴え、労働環境と生活環境を同時に改善していく議論を展開していくことで、この「新基準」が目指す本来的職場の姿の実現を目指すべく団結していくことが肝要になるのではないのでしょうか。

4月1日の「新基準」施行まで、この問題は各所で報じられるでしょう。バスの仕事に従事していないと分かりにくい部分があり、また、本稿に記述した内容も「新基準」のごく一部です。バス、旅客自動車を取り巻く他の基準(交替運転者の配置基準、ライドシェア問題、自動運転など)もバスの未来を左右する問題として、注視するだけに留まらず議論していかなければならぬものです。経営側だけが向き合っていないも解決できません。日々ハンドドルを握り、現場でお客様と向き合う公共交通機関の担い手たる乗務員が主体となって解決していくべき課題です。その時意見をとりまとめ、専門家と協議しながらよりよい施策を打ち出していくことができるよう、JR東労組バス関東本部は丸と丸となって取り組んでいきます。

主に乗務員の人手不足やバス路線の縮小、運行本数の減便ばかりが報じられる「2024年問題」の本質は長年バス業界で横行してきた低賃金で長時間労働を強い労働環境の改善が解決への糸口となります。鉄道業界と同じく、軽々に運賃の値上げをする議論をしていくことはできず、まずはお客様に利用していただきやすい路線を育てていく、地域と共に歩む議論を一步前に進める必要があります。地域の大切な足を未来へ残していくためにどうしていくのかをバス業界全体が議論し解決を目指していきます。

「2024年問題」を乗り越えた新たなバスの業態が、公共交通の担い手としての矜持をしっかりと持ちつつ、お客さまに受け入れられ、乗務員の労働環境と生活が向上するように、今こそJR東労組の仲間間で団結し、働くものが中心となって力強く議論を展開していけば、この「新基準」は私たちが私たちの未来を創造する時代の転換点になることでしよう。

J R 東労組東京地本

O B 会 ニュース

17号

2024年 1月 1日

発行者：小 林 富 夫

編 集：情 宣 部

新しい年を迎えて

O B 会員の皆さん、明けましておめでとございます。



【末重副会長作】

東京地本 O B 会長の小林です。昨年は O B 会の行動にご理解とご協力を頂き感謝申し上げます。昨年の敬老の日に報道されましたが、全人口の 29.1% が 65 歳以上で、全人口の 10% が 80 歳以上のことです。超高齢化社会の国ですが、私たちも高齢化集団になりつつあります。

国鉄採用者の退職が今年 3 月で終りその後は約 9 年間退職者がいません。定年退職が 65 歳に延長されれば更に 5 年延び 14 年間は新しい O B 会員が入ってこないこととなります。その時には平均年齢が 80 歳台になる超高齢 O B 会になります。このようなかでどう存続していくのが大きな課題です。

平均年齢が延びる事は喜ばしい事ですが、健康寿命を延ばさなくてはなりません。皆さまそれぞれ健康管理に気をつけていると思いますが、適度な運動、適切な食事や睡眠、ストレスを溜めない事で健康寿命を延ばしましょう。

本年もよろしく
お願いいたします。
私のストレス解消は、月に一度のゴルフと年に二、三枚描く絵です。



役員からあいさつ

末重副会長

副会長の末重と申します。昨一年間のご協力に感謝申し上げます。



樋口事務局長

事務局長三年目の樋口です。昨年は諸行動にご協力をいただきましてありがとうございます。



対馬事務局次長 (地本副委員長)

第三回定期総会にて O B 会事務局次長を仰せつかりました対馬史幸です。職場は東京電車区です。地本の役員でもあり、まだ若造ではありますが、経験豊富な大先輩と現職の組合員を「密自連」の如く繋ぐ役割を果たして行きます。よろしくお願いいたします。

好きな音楽を聴きながら旨い酒を飲む、生涯現役を合言葉にいつまでも続けられる趣味を大切にしていきたいです。



白崎役員

昨年 12 月末でエルダー契約を解消して館山で仕事を探して静かに暮らしています。O B 会二期目です。よろしく申し上げます。



柳澤役員

引き続き役員を担う柳澤嘉也です。職場は J E T S 田町事業所です。仕事終わりに高輪 G W 駅から事業所を見下ろし、燃料補給することで夏を乗り越えました。



【向かって右が私】

後藤幹事

第三回総会にて役員を担うことになりました後藤優紀です。



職場は J E T S 山手事業所です。退職を迎え、手足を動かしてバランスを保つために、40 数年ぶりにバイク復活しました。

他の役員の皆さんは次号期待して下さい



春の開催決定！

2024年3月27日！

詳細は2月上旬にご案内いたします



秋レクを盛大に

開催しました

11月27日、「秋の下町散策」を開催しました。前日は、冬を思わせる寒い一日でしたが、当日はお天気に恵まれ、陽射しを浴びながらの上野・谷中周辺の散策を楽しみました。散策後は地本にて懇親を深めることが出来ました。

参加された皆さまからは「楽しかったです、また参加します」等の声をいただきました。更になかまの絆を大切に進めてまいります。

参加された皆さま、ありがとうございました。

次回の春レクは

3月27日に計画し

ています。OB会

員、ご家族、現役

組合員の多くの皆

さまの参加をお待

ちしています。

夕焼けだんだんを背にしてパチリ



OB会チョットおしゃべり

年末年始はいつもより食事やお酒の量が増える傾向にあります。食べ過ぎ・飲み過ぎに注意しましょう。



また、普段食べなれないお餅をいただく機会が増えます。それぞれ工夫をしながら美味しくいただきましょう。多めにいただいたら、少しだけ歩く量を増やしませんか……。



冬に入りインフルエンザの感染者が増えています。対策をしっかりと行いましょう。体力が落ちてくると感染しやすくなります。適切な食事と運動、睡眠、ストレスを

溜めないことが大切です。

この冬を乗り切り、春レクで再会しましょう。



お知らせです。

地本OB会はほぼ毎月役員会を開催しています。役員会終了後は地本事務所内で懇親を深めています。皆さんも懇親会に参加しませんか？ 現役・OB会員問いません。会費は1000円なのでごちそうはありませんが一緒に楽しみましょう。

2月は7日、3月は20日です。

※03-5830-2256（東京地本）に前日までにご連絡ください。

首都圏協議会結成

2023年10月13日

日、東京地本会議室において「首都圏協議会結成総会」が開催されました。昨年の定期大会以降、準備委員会を結成し、首都圏協議会の結成に向けた必要性や、大宮・水戸・東京・千葉・横浜・八王子・長野・新潟地本の悩みなどに寄り添い、同時に切磋琢磨しながら東労組を強化・拡大して発展させていくために議論を積み重ねてきました。



鶴ノ澤準備委員長から首都圏協議会結成主旨に踏まえた挨拶が、討論では唐紙副準備委員長からの提起で「責任追及から原因究明へ」と積み上げてきた歴史を学びながら、国鉄改革当時に逆戻りするような事象を結集した仲間と共有し、職場で起きる「矛盾」と対決して「予防安全と原因究明委員会」を実践していくことも確認してきました。

梶田事務局長のまとめでは、「首都圏協議会に結集する地方本部間の連携を強化し、山積した課題に立ち向かい、組合員の生活を守り、安全で安心して働ける職場環境の実現を目指していくこと。そして、あらゆる妨害に立ち向かい、「抵抗とヒューマニズム」の精神を育み、安全哲学の再確立を通じて、組織強化・拡大を実現し、全ての仲間と共に「職場からの挑戦」で未来を切り拓いていく」ことを確認しました。

「2023年度首都圏協議会役員体制」

議長	鶴ノ澤 信一	(千葉・東京地本)
副議長	古畑 隼人	(長野・新潟地本)
副議長	唐紙 将	(大宮・東京地本)
事務局長	梶田 優一	(横浜・東京地本)
幹事	田谷 雅敬	(東京地本)
幹事	対馬 史幸	(東京地本)
幹事	黒田 弘樹	(東京地本)
幹事	鈴木 雄大	(東京地本)
幹事	野中 広俊	(八王子地本)
幹事	小宮山 直樹	(八王子地本)
幹事	肥後 直樹	(水戸地本)
幹事	矢口 昌広	(大宮・東京地本)
幹事	砂塚 悠介	(千葉・東京地本)
幹事	山本 純一	(横浜・東京地本)
幹事	和田 勝也	(長野・新潟地本)
幹事	曲尾 優一郎	(長野・新潟地本)

そば打ち体験開催

12月19日、地本会議室において「そば打ち・大望年会」を開催し、40名を超える仲間が参加しました。「そば打ち」には今年もOB組合員の篠原先生をお招きし、ご教授いただきました。

最初はなかなか玉にならなかったり、均等な形にならなかったりと、なかなか先生の言う通りに思うようにならず大いに盛り上がりました。

サラサラだったそば粉が、おなじみの麺の姿になった瞬間は、会場が歓声につつまれました。

そば打ち体験をした組合員からは、「色々な職種、職場の方と交流できてよかった」「初めての体験でしたが、親切に教えてくれてよかった」「20年ぶりにそば打ちをしたが楽しかった」など感想をいただきました。

大望年会開催

そばうち体験終了後に大望年会を開催しました。大望年会は今年一年のたたかいを忘れることなく、次の一年を望む場として開催されました。

柳委員長のあいさつを皮切りに、職場の現状や会社の行く末などを様々語り合い、そば打ちで出来上がった逸品や塚崎料理長の手料理を振る舞いました。

ピング大会では、バス東京分会新城班の組合員とのかかわりのある、道の駅「もつくる新城」自慢のバームクーヘンなどの品々を賞品とさせていただきます。大変盛り上がりました。

参加してくださった多くの組合員・OBの皆さまと同様に、これからもつながりを大切にして取り組んでまいります。

また、12月16日には、田町運転区分会主催大望年会も開催され、多くの現役、エルダー、OB組合員、異動した組合員も参加し、盛大に開催されました。



12月16日 田町運転区分会大望年会



お疲れさまでした！

10月退職
飯塚 鐘男さん
池袋運輸区

12月退職
端 英樹さん
東京総台車両センター

総務・共済からのお知らせ

割戻金は受け取りましたか？

セツト共済加入の方には、1月に毎年割戻金が発生しています。基本的にはご自分の労金の口座に振り込まれますが、労金の口座がない方、エルダーになった際に、こくみん共済COOP(全労済)の「全労済セツト共済 振込先口座申込書」を提出されていない場合は手渡しとなり、地本で預かっています。

1月にお送りしたこくみん共済の控除証明書の中に、「振込先銀行名等口座記入用紙」が同封されていた方はお預かりしている人です。用紙に記入してお送りいただくか、地本に連絡をいただければお渡しいたします。

なお、過去分についてもお渡しできていない方もいらっしゃると思いますので、2020年以降に受け取っていないという方についてはお調べいたします。

住所変更はお早めに！

引っ越しの際、組合への住所変更届けはお済みでしょうか？特に進学などの自動給付が連絡が取れないためお渡しできない方がいらっしゃると思います。お知り合いの方でも引っ越しされた方にはぜひお声がけをお願いします。

(株)鉄道ファミリー よりお知らせ

各種保険にて住所変更の手続きはお済みですか？
鉄道ファミリーの各種保険(自動車保険・アフラック・JR積立年金)にて、ご住所が変わられた場合は必ずご連絡をお願いいたします。
ご住所変更のお手続きがお済みでない場合、お客様への大事な書類等が届けられない可能性があります。是非、お気軽にご連絡をお願いいたします。
フリーダイヤル: 0120-49-8810
NTT : 03-3490-3862
恐れ入りますが、お問い合わせは受付時間内をお願い申し上げます。
受付時間: 平日 9:00~17:00 (土・日・祝祭日除く)

JR 総連総合共済
JR 総連に加盟する仲間が加入し、お互いを助け合う共済制度です。
組合員相互の信頼関係の基に成り立っています。掛金月 1,000円。

JR 総連総合共済
総合共済について、前提として、JR東労組に加入していること、総合共済の掛金を納入していること。
この条件を満たしていないと給付対象にはなりません。

田中副委員長長の事務小話

組合員の皆さん、新年明けましておめでとうございます。副委員長長の田中です。本年もよろしく願っています。新年号の事務小話では、カフェテリアプランについてお伝えさせていただきます。今年度も残すところ、あと三ヶ月となりました。組合員の皆さんはカフェテリアプランを残さず利用されておりますか。配布ポイントは社員区分により異なりますが、年間配布ポイントは次の通りです。社員(230Pt)、エルダー社員(140Pt)です。
定年退職後、エルダー社員になられる方につきましても、現職時代のポイントが使用出来なくなるため、エルダー社員採用時にポイントが付与されます。採用月が異なるため、採用月を次の4つの期間に分けて付与いたします。
4~6月(140Pt)、7~9月(120Pt)、10~12月(100Pt)、1~3月(80Pt)
4つの期間に分けて付与されたポイントは年度内の有効となります。
例えば、3月からエルダー社員となられた組合員の方は3月31日までにカフェテリアポイントをご利用とご申請をしていただくこととなります。
これは、今年度中に退職される組合員の方へのご案内となりますが、現職時代に付与されたポイントは退職日までの有効となっておりますので、事後申請となっている各種キャッシュバックメニュー(介護支援・自己啓発支援・旅行・Buy JR等)は退職日までに申請を完了してください。キャッシュバック申請はご利用の翌月末までとなっておりますが、退職される方は退職日までとなりますので、ご利用とご申請は余裕を持ってお願いいたします。※退職日をまたいで申請不備となった場合は再申請できませんのでご注意ください。

手取り早い利用方法は「Buy JR キャッシュバック」でお買い物や日帰り旅行等で「旅行業キャッシュバック」の利用や、あるいは「図書購入サイト honoto」で図書を購入し、「自己啓発支援」により、キャッシュバックを受ける方法があります。「介護支援」「育児支援」「自己啓発支援」のキャッシュバックは「Buy JR」「旅行業」のポイント1000円とは異なりポイント1300円なので、還元率が高くなります。この機会に是非、ご利用ください。
《今後実施される各種手続き》
●社員持株会の拠出口数の変更(1月1日~1月31日)
●住宅ローン支援給付申請(1月4日~1月31日)
●運車職場以外の勤務箇所の組合員の事務取扱箇所はJEPS東京BPOサービスセンターで取り扱っております。提出期間: 2024年1月4日(木)~2024年1月23日(火) 17時00分(必着)
●運車職場に勤務されている組合員は各勤務箇所の指示文書に従ってください。
●2023年度 インフルエンザ予防接種(立替払い申請)について
会社補助による予防接種の接種期間: 2023年10月1日(日)~2024年1月31日(水)
※期間外の接種は補助対象外です。
現在2月払いの方の受付を行っております。
※出向者の方の申請受付は人事ユニット(雇用推進)となっております。
※出向者(エルダー社員含む)は申請期限が定められております(2024年2月7日)
各種手続きにつきましては、各勤務箇所等から発行される指示文書に従ってください。

退職者激励会
日にち: 2024年3月を予定
決定次第、情報紙「JR東労組東京」等でお知らせいたします。
2023年7月~2024年3月退職者ご家族、職場の皆さんなど...ご自由にどうぞ!

東京地本第45回定期委員会 意見交換・交流会
日にち: 2024年2月17日(土)
時間: 13時から
ところ: 東京地本会議室
詳細については後日、情報紙「JR東労組東京」にてお知らせいたします

東京地本事務所開き
日にち: 2024年1月17~19日
時間: 11時、18時30分から
ところ: 東京地本会議室

東京地本事務所開き
日にち: 2024年1月5日(金)
時間: 12時より
ところ: 東京地本会議室

東京地本の主な予定

