



HPはこちら

# 東日本ユニオン NEWS

JR東日本労働組合  
発責 教育・広報部  
2020年3月27日 No.193

## 4月1日実施で、未だ検討中

### 「賃金制度等の改正について」及び「賃金制度等の改正について(追加)」に関する申し入れ団体交渉開催

担務変更毎に1,000円の基本給加算をし、上限4担務4,000円とすること。なお、重複適用可とすること。

組合側：新たなジョブローテーションの目的は担務変更や異動により、多様な経験を積むことで自らの将来設計を描くものであり、区分の変更がない場合でもその目的を果たすことが出来る。社員の能力の伸長に対する基本給調整として、これまでの3職経験と運転士から運転士以外への職名の異動を加味して、4担務上限4,000円の支給を求める。

経営側：基本給調整は発令行為によって整理を図らなければ管理が難しく、事務手続きを繁雑にさせてしまう。また、新たなジョブローテーションの施策と賃金制度の改正は必ずしも一致するものではない。

出向期間中は6,000円の出向手当（基準内賃金）を支給すること。

組合側：出向先9社限定の特別措置ではなく、全ての出向社員に一律6,000円（基準内賃金）の支給を求める。「変革2027」という大きな経営戦略を実現する今日段階において、平成13年当時の「設備21」の仕切りこそ変えるべきだ。検修外注化や車両製造、駅の業務委託など水平分業は設備職場だけでなく全ての系統で行われている。すべからず平等性を求める。

経営側：「設備21」構想における特別措置であり、現段階は変更する考えはないが意見として受け止める。

係職1等級者及び係職2等級者が動力車操縦者運転免許を取得した場合「特に指導職1等級」に昇格させること。動力車操縦者運転免許取得直後の4月1日以降、指導職1等級に準じて取り扱うこと。

組合側：これまで運転士になると昇格でき、賃金面でのメリットがあった。責任面だけでは「なりたくない」という社員からの声が出ているのが実態だ。国鉄時代から引き継いだものを見直すと言うが、JR発足当時に必要と判断して今日がある。

経営側：国鉄時代から運転士は一段上の考え方があり、昇格を保証してきた。今は運転士だけが特殊ではない。全ての系統で特殊性がありここは平等にする。

運転士、車掌の発令時期を定めること。

組合側：運転士見習いを廃止することで乗務係への発令時期が決まってない。2区分に達した時点で基本給加算をする提案をしておいて、区分変更の時期は未だ検討中なのか。

経営側：検討中である。

「指導操縦者（転換含む）」に指定された全ての社員に職務手当を支給すること。尚、支給期間は見習い業務が終了する日の月末とすること。

組合側：今後、一つの職場で新規と転換の技能講習が行われる。内容は一緒である以上指導操縦者に指定されている全ての社員に職務手当を支給するべきだ。

経営側：指導操縦者は国に申請するものであり、職務手当は資格に支給するものではなく、見習い指導における業務に対して支給するものである。