

JR連合青年・女性委員会 第29回定期総会開催

9月12日(土)、JR連合青年・女性委員会第29回定期総会が大阪市内をメイン会場とし、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から3密を極力回避するため、LIVE形式で開催され、貨物鉄産労より3名、南関東ロジより2名が参加しました。

開式の挨拶後、資格審査委員会を経て、JR西労組の松本委員、JR東海ユニオンの富士原委員を議長に選出し、スローガン案提起後、JR連合青女鶴石議長からは「このようなオンラインでの大会開催は初めてであり、皆様のご理解ご協力に感謝申し上げます。JR各社において昨年度より6件の死亡労災事故が発生し、青女世代の方も亡くなっている。業務においては安全第一でお願いしたい。JR北労組の新規加入組合へのビデオメッセージは大変心温まるものになり喜んでいました。仲間づくりが出来ない今こそ、いろいろな形式で組合行事を行なっていきたい」と挨拶がありました。

来賓には、JR連合荻山会長・中JR連合村部長が

駆け付けて下さり、荻山会長からは「コロナの影響により各社とも厳しい状況になっている。社会も在宅勤務等で働き方が変わってきている。JR会社の経営も社会に合わせて変えていく必要があり、JR連合としても考えていきたい。また、グループ会社においても大変厳しい状況にあり、JR連合関係グループ会社の売店や飲食店のホームページに掲載した。是非活用して頂き、グループ支援に繋げて欲しい」と挨拶されました。

議事に入り、これまでの活動経過報告及び、今後の活動方針案を幹事会より提案し、質疑応答では「JR総連の最近の動向について」や「コロナの濃厚接触者を防ぐための取組」、「民主化の組織拡大」等、7名より活発な発言がありました。

幹事会からの集約答弁後、全ての議題・総会アピールが承認され、最後に鶴石議長の迫力ある「団結ガンバロー」で大会を終えました。



団結ガンバロー



JR連合荻山会長



LIVE形式

JRグループ労組連絡会 第1回幹事会開催

9月29(火)、徳島市内においてJRグループ労組連絡会第1回幹事会を開催し、貨物連合からは南関東ロジ労組山田委員長、エリア代表として貨物鉄産労小山執行委員が出席し、主に①新型コロナウイルス感染症への対応について②2021春闘の取り組みについて③第18回分科会プロジェクトの開催について④グループ各社諸労働条件比較表の精査・活用について⑤組織強化に向けた取り組みについて⑥今後の主な日程について協議が行われました。

JR発足以来最大の経営危機に直面する中、JR連合が強く要望してきた「新型コロナウイルス感染症による需要減の状況等を踏まえた所要の措置」や「JR北海道、JR四国及びJR貨物の経営支援」などが国土交通省の令和3年度税制改正要望と予算概算要求に盛り込まれました。今後、JR産業の持

続的発展と社員の労働条件の維持・向上にはこれら要望・要求事項の実現が不可欠であることから、「JR産業に関わる緊急政策課題の解決を求め署名活動」を展開することとしましたので、活動への協力に向けた積極的な声掛けをお願いいたします。

貨物連合からは、「JR貨物として一時帰休や解雇・雇止めなどは発生していないが、輸送状況は依然として厳しい状況が続いている。10月中旬以降から、2020年末手当交渉が始まるが、組合員のために鋭意努力していきたい。グループ会社についても同じく一時帰休や解雇・雇止めなどは発生していないが、経営は厳しい状況である。南関東ロジ労組・九州ロジ労組で組織拡大が成されており、今後も継続して取り組んでいく。南関東ロジ労組では、新型コロナウイルス対応として報酬型制度が設けられた」と発言しました。最後に、今後もJR連合グループ労組と連携・情報共有を図り、JR産業で働く仲間が安心して働き続けることができる労働環境の実現に取り組んでいくことを意思統一しました。

JR東日本・JR西日本、 2021年3月期通期見通し発表

JR東日本とJR西日本は9月16日、2021年3月期通期の連結最終損益が1987年の民営化以降で最大の赤字になる見通しと発表した。赤字額はJR東が4180億円(前期は1984億円の黒字)、JR西が2400億円(前期は893億円の黒字)。

新型コロナウイルス流行による鉄道利用者の落ち込みは長期化しかねず、ダイヤや運賃の見直しを進める。売上高はJR東が前期比35%減の1兆9300億円、JR西が39%減の9200億円を見込む。両社とも単体の営業赤字額は減価償却費を1000億円以上も上回っており、キャッシュフロー面でも厳しい。7月に感染が再び広がり乗客の戻りが鈍く、8月の鉄道収入は前年同月より5.6割減った。JR東は同収入が21年3月期末時点で、コロナ流行前の75%の水準まで回復すると見込む。JR西は定期収入が8.9割、定期外収入は例えば新幹線が6割弱まで戻ると想定して予想をたてた。鉄道事業は人件費や修繕費などの固定費や、設備投資の負担が重い。両社とも当面の事業見直しを急ぐ。

特にJR西は訪日客などへの依存度が高かったためコロナの影響が大きい。21年3月期間のコスト削減をこれまで計画していた500億円から700億円に増やすと発表した。一時帰休などで人件費を抑え、修繕費や広告宣伝費も減らす。設備投資は期初計画に比べ770億円抑制する。JR東も21年3月期の営業コストと投資を、当初計画より計1500億円ほど減らす。さらにテレワークの定着や出張・観光客の落ち込みなど、新型コロナの影響は長びくとみている。

JR東は22年3月期以降の鉄道収入を「コロナ前の8割強程度」と想定。JR西も「以前の利用状況に戻るのには難しいのではないか」との見通しを示した。両社は手始めに、21年春のダイヤ改正で在来線の最終電車の時刻を繰り上げる。JR東は首都圏で30分繰り上げる予定で、夜間の保守・点検の時間を長めに確保して作業を効率化、数十億円を抑えられるようだ。時間帯別運賃の導入も検討する。朝の通勤時間帯などの運賃を上げ、利用が少ない時間帯は値下げなどを想定する。JRはピーク時に合わせて車両や従業員を抱えており、乗客を分散させれば人件費を抑えられ、1編成で十数億円の車両投資も減らせる。国土交通省からの認可など、導入に2.3年かかるように黒字化に時間がかかれば実質的な値上げも選択肢になりそう。それでも利益回復への道は険しい。JR東の想定通りに鉄道収入がコロナ前の8割強になるなら、単体の営業収益は1兆7000億円程度と、固定費とほぼ同額になる。単体で19年3月期と同水準の営業利益(約3900億円)を稼ぐためには、4000億円程度の固定費削減が必要な計算だ。JPモルガン証券の姫野良太アナリストは「数千億円の固定費削減は考えにくく、旅客数の戻りか実質値上げでしか、利益の回復は難しい」と指摘している。

「JR産業に関わる緊急政策課題の解決を求める署名」の取り組みについて

JR産業は、コロナ禍によりかつてない厳しい経営状況に置かれています。すでに深刻な減収が生じ、資金繰りにも窮しており、さらにこうした状況が長期化すれば、JR産業が求められている社会的使命を果たし続けることが極めて困難になります。また、経営自立の果たせていないJR北海道・JR四国・JR貨物においては、2020年度末で公的支援措置の節目を迎えることとなります。

JR連合は、将来にわたり安心して意欲を持って働き続けることのできるJRグループであるために、表題に掲げた署名を全組合員・家族で展開していくこととしましたので、ご理解ご協力をお願い致します。

取組期間

2020年10月1日(木)～2020年10月30日(金)

※準備期間、集約期間を含む

・取り組み方は、各地区本部の指示に従ってください。

みんなで暮らしをガード
交運共済
全国交通運輸業労働者共済生活協同組合



事故も病気も
予測はできない。
共済が心強い。

家族の幸せを大きくサポート
交通災害共済/生命共済/入院共済
契約引受団体：明治安田生命保険相互会社

・貨物鉄産労退職者連絡会第10回総会開催について
開催日時：2020年11月4日(水) 15時～ 5日(木) 12時まで
開催場所：札幌市内
※詳細につきましては、指示書を参照願います(北海道地区本部のみ)

・JR貨物連合第11回定期大会開催について
開催日時：2020年11月7日(土) 13時～16時
開催場所：広島市内
※詳細につきましては、指示書を参照願います。