



国労さくら

編集・発責
佐倉分会
編集委員会

21春闘コロナ禍でベア無し回答相次ぐ!

『黒字化』の手始めは賃金抑制?

3月18日にJR東日本は2021年度の新賃金について回答した。コロナ禍での赤字計上を理由にベアゼロ! 加えて、会社発足後始めて55歳未満社員の昇給係数4から2に引き下げたの回答だ。2021年度の当社の必達目標は「黒字化」であり本気で挑む決意と実行の一年にする、「変革2027」の実現に向けた歩みを一層加速させるためにも私たちの真価が問われる1年になると実行計画で示した。エッセンシャルワーカーとして感染リスクを負いながら、日々働いている社員の頑張りに対して十分な支払能力があるにも関わらず、会社と社員の一体感を前面に「我慢」を押し付けるやり方は容認できるものではない。働く者の生活と権利を守るのには最後は労働組合しかありません。

要求前進は「労働組合」へ結集すること

支払能力があっても出し渋り!

会社の発展のために社員はどこまで我慢をしなければならないの?



ダイヤ改正で 利用者への安全とサービス、 社員の働きやすさに「変わり」は ありますか?

ワンマン運転は? 駅の安全は?
心配される高齢者・障がい者の乗降

3月16日、太東駅において、木更津(10時28分)発上総一ノ宮行きワンマン列車(2両編成)から降車しようとした70歳代男性がドアに挟まれて転倒し、大腿部骨折の重症を負う重大事故が発生した。日勤駅で社員がいたことや乗客の介助もあったことから運転士は事後処理を任せて現場9分延で発車している。もし早朝・夜間の駅員が不在の時間帯であったらどうなっていただろうか? ワンマン運転の拡大導入にあたり支社は導入線区で新型車両を使って説明会を開催している。

運転士の負担も増大

列車には運転士と車掌が対で乗務していた。私が幼い頃はバスにも車掌がいたし、貨物列車にも列車掛がいた。無駄を省くと言いつつも事故発生まで続かせていいのだろうか?

【お願い】

翌月の勤務が分かり次第勤務表を地方本部へお知らせ下さい。
鉄電FAX 29334
近況報告や行事計画についてのご意見・ご要望があればお聞かせ下さい。