

業務連絡報

2019年 5月15日 第1442号

国鉄労働組合東日本本部

発行責任者 大沼 元

編集責任者 伊藤 隆夫

JR東日本が賃金制度等改正を提案 家財運送料等の改善が図られる

昨日、JR東日本より「賃金制度等の改正について」の提案・説明を受けました。今回の内容は、①新たなジョブローテーションの実施に伴う賃金制度の改正、②旅費制度の改正、からなる改正についてです。

具体的な改正内容については、以下の通りです。会社提案資料を添付しますので、参考にしてください。また、今後の扱いについては、6月1日に開催する、各地方書記長・組織部長会議にて相談し対応を図ります。

【賃金制度等の改正について】

<改正趣旨>

新たなジョブローテーションの実施に伴い、より多様な業務に従事することによる能力の伸長とその発揮及び鉄道事業における勤務の特殊性、不規則性に対する措置の充実を目的として賃金制度を改正するとともに、旅費制度について実態に応じた支給方法に改正する。

1. 新たなジョブローテーションの実施に伴う賃金制度の改正

(1) 基本給の調整の見直し《基本給加算（キャリア加算）の新設》

発令を受け、その該当する区分(*1)が2以上に達した場合、基本給額に2,000円を加える。ただし、1回に限ることとし重複適用はしない。

これにより、3職経験、運転士等から駅等への異動及び運転士等から運転士等以外への職名の異動に伴う基本給の調整は廃止。

*1 「営業」「輸送」「乗務員」「車両」「施設」「電気」「事務」「医療」「企画部門」「出向」

(例)

[営業]等 → [輸送]・[企画部門]・[出向]等、発令によって「区分」が2つ以上にわたった場合は、基本給に2千円を加える。

(移行特別措置)

- ①昭和62年4月1日以降の発令により該当する場合には同額を加算。
- ②令和2年4月1日現在、満55歳以上の社員については、賃金規程附則(平成24年3月8日人達第9号)第3項を適用した額を加える。

(2) 夜勤手当の見直し

1時間当たりの単価、【35/100】→【40/100】に見直し。

(3) 職務手当の見直し

乗務係等への職名変更に伴い、これまで車掌見習の技術指導担当【4,000円】→【5,000円】に見直し。

2. 旅費制度の改正

(1) 旅費の種類の見直し

- ・日当及び宿泊諸雑費を廃止する。(廃止例)出張、巡回、助勤や乗務時の日当。今後は、必要な経費(他社線の電車賃など)が生じた場合、実費にて支給。
- ・連絡旅費を業務旅費とし、社員が業務のため旅行した場合は、交通費は実費、宿泊料は13,000円を支給する。ただし、会社が経費を負担して宿泊した場合は、宿泊料を支給しない。

(日当等の廃止に伴う特別措置として一時金を支給)

- ①社員個々の過去3年分の日当等の支給実績(業務連絡旅行の日当については必要な調整を行う)に基づく1箇月平均の支給額を基礎額とする(端数処理あり)。
- ②基礎額に36を乗じた額を、一時金として支給する。
 - *退職までの月数が36箇月に満たない場合は、退職までの月数を乗じる数を上限とする。
 - *定年後、会社において勤務するエルダー社員となった場合には調整措置を設ける。
- ③支給時期は、令和2年度夏季手当支給時。
 - *グリーンスタッフ、エルダー社員(出向休職を除く)にも契約期間に応じて一時金を支給する。

(例)

1箇月平均の支給額が6,030円の場合(定年まで3年以上)
6,000円(単数処理) × 36 = 216,000円

(2) 赴任旅費の見直し

- ・異動に伴う転居に係る費用に対して支給している移転料と家財運送料について、支給方法を以下のとおり見直す。

<移転料>

現行【20,000円】+【2夜分宿泊料・日当】

改正【40,000円】+【その他、宿泊が発生した場合の実費】

*扶養親族移転料は、社員の赴任に伴い扶養親族の住居を移転した場合に、扶養親族1人当たり10,000円を支給する。

<家財運送料>

- ・家財運送料は会社が定める範囲内で会社が実費を負担し、会社間清算へ変更する。
- ・専用窓口経由で希望日や業者を調整し、費用は会社が精算する。

(3) 外国旅行の旅費の見直し

- ・地域・役職別であった日当や渡航準備の支度料を廃止し、渡航諸費として地域・役職に関わらず9,000円(日額)を支給する。

3. 実施期日

令和2年4月1日

在来線電車の保全体系の見直しについて (電車の検査周期延伸) 説明される

JR東日本より、在来線電車の保全体系の見直し(電車の検査周期延伸)について説明を受けました。

今回の見直しは、「2002年度より、新系列車両を対象に、装置の性能や状態に合わせて検査周期や検査内容を適正化した検査体系である『新保全体系』を実施し、その後、新系列車両の増加や投入線区の拡大をふまえ、装置の寿命に合わせて、より最適な時期にメンテナンスを実施するため、特急ではE653系以降、通勤・近郊ではE231系以降の車両を対象に、2009年度より保全体系見直しに向けた検討を進めてきた」としています。

その上で、「テストカーの検証結果をもとに、部外有識者を交えた委員会において技術的検証が行われ、安全上問題がない」となったことから、以下の内容にて、「保全体系の見直しを実施する」としています。

1. 適用時期

2019年7月1日～

2. 対象形式

新保全体系対象形式のうち、「209系、E217系、E501系、E127系、255系、701系、205系5000代」を除く形式

3. 実施内容

(1) 機器保全

指定保全・・・80万kmを超えない期間ごと

装置保全・・・160万kmを超えない期間ごと

(2) 車体保全・・・320万kmを超えない期間ごと

*機能保全については変更なし

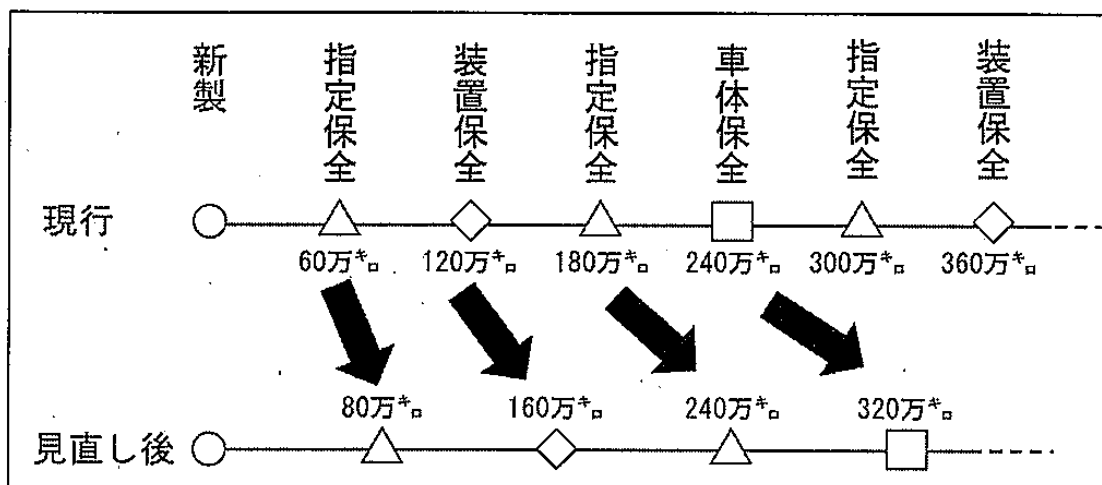


図 現行の保全体系と保全体系見直し後の保全体系の比較

4. 検査周期延伸の移行方法

適用時期以降に装置保全または車体保全を実行した車両から次回の検査周期を延伸して周期の変更を明確にする。

ただし、新製後に機器保全（指定保全・装置保全）を施行していない新車については、新製から検査周期の延伸を適用する。

5. 検査周期延伸後の検査内容の変更箇所

試験車両での検証結果等を踏まえ、検査周期延伸後も車両の品質を保つために、以下の装置について検査内容を変更する。

【主電動機（開放型）の軸受】

120万kmを変えて使用する場合は、60万kmから120万kmを超えない期間で主電動機回転子風穴の気吹き清掃を行い、240万kmを超えない期間で軸受を交換

【空気式戸閉装置】

解体検査周期を車体保全から装置保全へ変更

【台車枠】

ブレーキテコ受溶接部、主電動機受溶接部の改修対象台車枠は、当該箇所の溶接部の探傷検査を160万kmを超えない周期で実施

*上記内容については、電車整備標準（規程）及び台車枠検査マニュアルに明記する。

以上