



2024年1月26日

日本鉄道労働組合連合会

～第 213 回国会（通常国会）の召集～

労働政策と連動した政治活動を力強く展開！！



1月26日に招集された第213通常国会では、取り巻く環境や関係者のマインドが変わりつつある賃上げや価格転嫁に係る課題、昨今顕著な人財不足への対応といった労働政策分野にこれまでになく光があたり、JR連合としても関係議員との連携を図り、力強く活動を展開していく。

まずは、第36回中央委員会に付議予定の「月例賃金総額16,000円以上の引き上げ」

「10,000円を目安とした純ベア統一要求」を軸とする“2024春季生活闘争方針”完遂の後押しとなる政策実現が求められる。鉄道・バス事業では運賃・料金収入が賃上げの原資となるため、営業努力による収入拡大が必要である一方、上昇する人件費等を、如何に運賃制度上、“価格転嫁”し易くするかは、政策的な解決を図る必要がある。

議員懇・伊藤議員が臨時国会で運賃制度の問題提起

JR連合と連携する国会議員懇談会の伊藤たかえ参議院議員はこの問題に視点を置き、昨年の第212臨時国会の予算委員会で岸田文雄首相に対し、「鉄道・バスの運賃制度は、燃料費高騰の中でも航空機のような燃油サーチャージがなく、高騰する資材価格等の必要コストが簡単に価格転嫁できる制度とはなっていない。中小企業の価格転嫁対策のみならず、鉄道・バスの運賃制度への適正な価格転嫁についても問題提起する」旨質問を行っており、今次国会でも連携を図っていく。

建設業「2024年問題」への対応も不可避

4月には、時間外労働の上限規制が適用猶予されてきた建設業も同規制の対象となり（“建設業の2024年問題”）、鉄道設備の保守・建設を担っている建設業のJRグループ会社や協力会社も対象となる。

労働時間規制は働く者にとって良い話である一方、工期延伸や費用増に繋がる話であり、工期・費用の適正化と産業を支える人財確保に注力する必要がある。そのためには、これも“価格転嫁”がキーワードであり、多重下請構造の中、適切な契約により、働きに見合った賃金が労働者の隅々まで行き渡るかが課題である。

今次国会では、建設業の魅力向上に着目した“建設業法の改正”も見込まれており、法案審議においてJR産業の課題を盛り込み、要望を反映することに努めていく。