



2022年が明けた。オミクロン株の感染が拡大し、日本各地で「まん延防止等重点措置」がとられるなど、第6波を迎える中、世界銀行は本年の世界経済の成長率について、昨年の5.5%から4.1%に減速する見通しを発表した。厳しい年になると思われるが、本年もJR東労組は組合員の雇用と利益を守るために奮闘する決意である。

その中で年末年始輸送を安全の確保を第一に担って頂いた皆さんに感謝を申し上げます。対前年24.6%とお客さまが増加する中、東北・上信越地方での大雪や、トンガ諸島噴火での津波に対する避難指示への対応など、厳しい自然環境の中でも命を守り、鉄道の安全輸送を担って頂いた。JR東労組は安全第一の職場をつくるために、異常時対応の問題点の解決に向けて取り組んでいく。

2022年各新聞社の社説の特徴の一点目は「憲法改正」だ。岸田首相も年頭所感で憲法改正は本年の大きなテーマと述べ、更には党役員会で改憲について「力強く進める。夏の参院選で日本の将来を決めるたたかいとの決意で臨む」と述べている。自民党が掲げる改憲4項目には自衛隊の明記以外に緊急事態条項もあり、「国民の権利」と「公共の福祉」を制限するもので、内閣が判断すれば国民統制の強化ができるようになる。政治は私たちの生活や労働条件と無関係ではない。憲法改正を通じた国民支配をさせないために、夏の参院選はJR東労組の推薦候補者の勝利を実現しなければならぬ。

二点目は、岸田首相が掲げる新しい資本主義の中の「成長と分配」だ。経済が成長することで労働者への分配も大きくなっていくという、いわゆる「パイの論理」であるが、法人企業統計では、企業の内部留保は9年連続で過去最高を更新し484兆3648億円と発表されている。つまり、これまで企業は大きく成長を続けてきた一方で労働者への賃上げはほとんど行わず、平均賃金は9年連続で下落している。しかし、物価は上昇している。パン、醤油などの食品、ティッシュペーパーなどの紙製品、自動車のタイヤなどが値上がりした。全て私たちの生活に直結するものばかりである。

労働者の暮らしと働き方が大きく変わろうとする2022年！ 危機感を持って「声」を上げ、仲間と共に「安全・健康・ゆとり」を実現しよう！

岸田首相はじめ、多くのマスコミで「賃上げ」が報道されているが、待っているだけで賃金が上がることはあり得ず、労働組合が会社と交渉するしかない。何故ならば、JR東日本においては、早くも会社幹部が「ベースアップは非常に厳しい」「定期昇給をどうするか。そこからの議論」とマスコミにコメントしているからだ。年末手当交渉では、2.0ヶ月という過去最低の回答に「どこまで我慢すれば良いのか」「ローンが払えない」「子供の教育費が不足している」という苦しい生活の現実と「なぜ過去最高の動き度なのに過去最低の回答なのか」「お客さまが増加しているのに納得いかない」とコロナ禍の中でも会社の収益を確保するため奮闘した組合員の怒りの声があがった。しかし「昇給をどうするか」というコメントは、2年連続の定期昇給カットに踏み込むような発言であり、年末手当同様、職場の組合員の声は聞かない。「赤字だから我慢しろ」という姿勢に受け取れる。私たちは、組合員の苦勞と努力を「生活実感」と「労働実感」を軸に22春闘でも職場から声を上げるべきだ。同時に堂々と要求を掲げ、「昇給の完全実施」「ペーパー「総合労働条件改善」の実現のためにたたかい抜こう！

JR東労組は、昨年12月15日に「変革2027の実現に向けた組織再編について」の提案を受け、本部は1月14日に「変革2027の実現に向けた組織再編について」に関する説明申し入れ(その1)を提出した。会社は、「JR東日本発足以来、最大の変革」と述べたが、稼働を前面に出した組織再編、といえる。会社はマーケティング部という専門部をつくること、輸送サービス、生活サービス、IT・Suicaサービスを融合するために支社が持っていた権限を現場に委譲するのが今回の組織再編だ。現場で企画・立案し、推進していくということは、これからの現場は「収益力」が求められることになる。

会社の組織再編から現場の柔軟な働き方、標準数をなくした出向管理を合わせれば、10月に本部が示した「このよき働き方」にしてはダメだ！のイメージ図のような働き方になる危機感と、収益の求め過ぎが安全問題につながる危機感がある。だからこそ「命と安全」を価値軸に「新たな施策に対する本柱」の意義を全組合員で深める必要がある。「安全・健康・ゆとり」ある職場の実現に向けて2022年も奮闘しよう！

三陸鉄道「見学・意見交換会」 災害を乗り越え、柔軟な働き方と地域との 連携に向けて奮闘している皆さんに学ぶ！

◆山田線の移管に伴い出向した 組合員の皆さんと意見交換！

12月8～9日、盛岡地本と釜石支部のご協力のもと、山田線(宮古～釜石間)の復旧・三陸鉄道への移管に伴い出向している組合員との意見交換・職場見学を行いました。今回の交流の趣旨は、「現場環境における柔軟な働き方の実現について」等の施策による働き方の変化と、地方の現実課題や、労働条件・職場環境について共有を図ると共に、組織としての出向の目的を果たすべく奮闘する組合員の取り組みに学び、教訓化を図ることでした。

◆復旧した鉄路を守るため、 「柔軟な働き方」を担う

意見交換では、東日本大震災で被災した山田線の復旧に向け、地域と連携したボランティア活動や署名活動、利用促進のチラシ配布など組合員と共につくり出してきた取り組みの報告を受けました。

また、組合員一人ひとりがJR職場の廃止など取り巻く環境や将来設計に対する不安と悩みなどを抱える中、①復旧した鉄路への責任、②宮古の地にJR東労組の旗を残す、③エルトアの雇用先の確保を行うことを三陸鉄道への出向の組織目的に据え、2018年から出向を担ってきた苦闘について報告を受け、



議論してきました。職場の現実として、運転士経験のある管理者・指合員・車両係の社員も時には乗務し運行を確保していることや、運転士が一人でポイント転換や連結・解放の作業も行っていることが出されました。共通認識としては、働き方が変化する中において

◆出向を通じて議論を積み重ね、 職場の改善を進める

組合員が出向して以降、職場での議論を積み重ね、個人のレターケースや乗務員カバン置き場の設置、宿泊所のシーツ類の交換などの環境改善、釣銭準備金等の見直しや入替時の停止位置目標の設置など、業務に関係する改善も図られてきました。しかし、安全や労働条件・職場環境などの課題も多く出され、改めて職場活動を強化し「総合労働条件改善」の実現に向け、たたかいをつくり出して行くことを確認しました。

◆災害を乗り越えた力を糧に、 地域に必要とされる鉄道を目指す！

また、三陸鉄道株式会社中村社長をはじめとした経営幹部の方との意見交換の場も設けていただき、会社発足の経緯や現状課題についてなど挨拶をいただきました。双方の現状認識について意見を交換し、度重なる災害を乗り越え復旧を実現してきた力を糧に、地元に着目し、地域に愛され必要とされる会社を目指して行くことの必要性を一致してきました。今回の交流を基に、今後も職場との連携を強化して「安全・健康・ゆとり」を確保し、職場と仕事と生活を守るため、組織強化・拡大を実現していくことが最重要課題であることを一致することができました。



春闘の意義を知り、みんなで賃上げに立ち上がろう！

春闘とは？

「春季生活闘争」の略で、企業の決算が出る毎年3月頃に、賃上げなどを求める取り組みです。各労働組合が同じ時期に要求することで、企業側の回答を引き出しやすくします。JR東労組の場合、上部機関であるJR総連に加盟している各組合と統一した要求を掲げて賃上げを目指します。

定期昇給とは？

年齢や勤続年数に応じて、毎年同じ時期に基本給を上げる仕組みです。JR東日本の場合、職名毎の「所定昇給額」に応じて昇給します。しかし昨年の21春闘では、所定昇給額が「4分の2」に半減されました。この半減分は生涯にわたって基本給を抑制し、それが期末手当(夏・冬のボーナス)や超勤手当などの算出にも響くため、生涯賃金の大きな減少につながります。

春闘勝利に向けた最大の武器は「組織力」！

職場での活発な議論を通じて、賃金をたたかおう！



羽越本線列車脱線事故から16年



命を守るため、労働組合として
安全な鉄道をつくることを誓う！

羽越本線列車脱線事故から16年目を迎えた12月25日、中央本部・新潟地本・運輸車両部会の代表者で事故現場を訪れ、亡くなられた5名のお客さまに対する献花を行いました。

事故当時を思わせる悪天候の中、労働組合として「原因究明」の観点で労使議論を深め、安全な鉄道をつくる決意を新たにしました。

【羽越本線列車脱線事故】

2005年12月25日(日)19時14分頃、羽越本線・砂越～北余目駅間を走行中の「いなほ14号」が、橋梁通過後に右から転覆限界風速を超えるような局所的な突風を受けたため全車両が脱線、そのうち前3両が転覆し、築堤下の建物に衝突、大破しました。この事故により、お客さま5名が亡くなり、お客さま31名と乗務員2名が負傷しました。

安全な職場風土をつくるにはどうすべきか、現場目線で議論を深めよう！