



## 26春闘勝利 組織の強化・拡大をはじめ諸要求の実現 労働者の団結で21,000円を勝ち取ろう！

1月27日に開催された第196回拡大中央委員会で国労は、「定期昇給の完全実施と基本給(平均)の7.0%相当額、21,000円」を基本とするペースアップを統一要求とし、26春闘を闘っていくことを決定した。

東京地区本部は3月3日、小雨の降る中、JR貨物隅田川庁舎前において宣伝行動を展開した。東組織部長が責任者となり、第二分会古城副委員長、上部機関からは、東日本本部中谷執行委員、首都圏地方本部副委員長も参加した。『26春闘勝利』をはじめとした諸要求の獲得に向けてプラカードを掲げながらチラシ配布行動を取り組み、東京地区本部としての春闘行動がスタートした。また同日、中央行動も取り組みましたので、総決起集会での仲間の発言を含めて3人の仲間の報告を掲載する。

### 物価上昇で厳しい生活実態

JR東日本ステーションサービス、JESS新宿駅の竹内です。中央総行動にあたり、現場で働く一人として決意の一端を述べます。

まず、物価高についてです。物価が上がっていると言われても、数字だけでは実感がわかないかもしれません。ですが、5年前と比べて生活の中身は確実に変わっています。

例えば電気代です。5年前、独身世帯で月6,000円台だったものが、いまは8,000円台になることも珍しくありません。月2,000円の増加です。年間では約2万4千円になります。

食費も同じです。5年前、コンビニで弁当と飲み物を買えば600円台だったものが、いまは800円から900円になります。1日300円違えば、1か月で約9,000円。年間で10万円を超えます。

日用品も静かに値上がりしています。トイレトーパー、洗剤、シャンプー、あらゆるものが確実に上がっています。独身世帯でも、5年前と同じ生活をしているだけで、月1万5千円から2万円ほど支出が増えている計算になります。年間では20万円前後です。

生活水準を上げたわけではありません。贅沢をしているわけでもありません。ただ普通に暮らしているだけで、これだけ増えているのです。

私自身も異動により食費が大きく増えました。以前は800円で済んでいた食事が、今では1,500円になります。泊まり勤務が月10回あれば、月2万円以上の負担増です。

### 会社は回復の兆しが

その一方で、会社は増収基調です。

利用者は戻り、決算では回復が示されています。しかし現場では要員不足が続き、休日出勤前提の勤務、年休が入らない状況、明け番での事務処理など、疲弊が広がっています。さらに営業制度の中途半端な改正により、制度は複雑化し、現場での説明負担は増え、混乱が広がっています。お客さまからの問い合わせは増え、精神的負担も増えています。

私は鉄道輸送サービスの本質は「ゼロを守る仕事」だと思っています。事故ゼロ、遅延最小、安心を維持することが使命です。ゼロが崩れれば、現場がマイナスをゼロに戻す努力をします。遊園地のようにゼロからプラスを作るサービスとは、精神状態も責任もまったく異なります。

最近、JR東日本は技術系の採用枠を増やしました。それは、人がいなければ安全を守れないという認識があるからだと思います。しかし安全は技術部門だけで守れるものではありません。駅、営業、委託会社、グループ会社、すべてが一体で安全を支えています。(裏面へつづく)



隅田川庁舎前行動の様子



新橋SL前駅頭宣伝の様子

## 安全を守るためには人が必要だ

最も弱い部分に引きずられるのが安全です。営業や委託会社が疲弊していれば、安全は守れません。だからこそ私たちは要求しています。

①基本給15,000円の引き上げ②さらに10,000円の追加ベースアップ③定期昇給係数4の完全実施④昇給制度の改善⑤パート社員の時給1,500円⑥契約社員の処遇改善⑦要員不足の解消⑧異常時訓練の充実⑨休日増加と労働時間短縮。

これは単なる賃上げ要求ではありません。安全を守るための人的投資要求です。人がいなければ、安全は守れません。生活が成り立たなければ、人は辞めていきます。辞めれば、技能は継承されません。

私たちは、改善するまで言い続けます。物価に負けない賃上げを。安全を守るための投資を。安心して働き続けられる職場を。JESSで働く竹内として、仲間の声を集め、全社員の声として会社に訴えていきます。共に頑張りましょう。

## この間の輸送障害に思うこと

マスコミ等でも報道されたが、2月3日、国交省はJR東日本の事故やトラブルについて、「原因究明と再発防止」の指導をした。国労としても徹底した原因究明と対策を求めて、1月27日に申し入れを行っている。（東日本ダイジェスト版No. 352参照）

しかし、1月30日には、上野駅で常磐線の架線断線、2月9日には宇都宮線で架線断線が発生するなど、首都圏での輸送障害が続き、利用者に多大な迷惑をかけている。

特に設備・電気関係でトラブルが多く発生している。1月16日に発生した田町駅停電事故では、初電時から山手線・京浜東北線が運転を見合わせ、運転再開までに要した時間は約8時間。夜間工事を担当した社員の手順ミス、との報道がされた。この工事は、下請け・孫請けを含めて多くの業者が入っているが、責任はすべて下請け等の会社に押しつけている。

日頃から私鉄の仲間と交流のある組合員は、私鉄の電気職場にいた仲間から「2月9日に発生した宇都宮線の事故は信じられませんね。危険個所の把握は担当職場の全員が知っていなければなりません。『ウィークポイント』なのでからモニタリング（機械での画像検査）で交換すべき、という数字が出なくても、架線やトロリ線は過去のデータを持っているはず。現場でモニタリングの数字を疑うことをしないと摩耗に対する警戒感がなくなる。トロリ線の新品は15.3ミリと言われ、8.7ミリで交換対象になる。それなのに今回は4.1ミリになっていたというのは考えられない」と言われた、と言う。

（組合員A）

JRの職場には多くの下請け・孫請け会社が入っています。時には3人ほどの工務店まで繰り出されまです。交換すべき架線やトロリ線はどこにあるのか？同じ図面を使っての打ち合わせや担当者同士の確認などはしていたのか？

設備職場の外注化施策が本格的に進められたのが2000年でした。当時国労の役員を中心にパートナー会社（以下P会社）へ出向で出され、P会社への技術指導的な役割を担わされました。

現在エルダーとしてP会社に出向していますが、以前とは違って圧倒的に業務の中心をプロパー社員が行っています。故に経験・知識不足から修理を依頼しても直せない、といったことが電気の保守部門から報告されています。また、現在の不動産景気で労務費の安い鉄道工事関連に人が集まらない、と下請け会社の社長なども言っていました。

私が出向しているP会社では、経験の浅い作業員が変電所での足場作成中、電気を止めることを失念したため、感電事故が発生しました。怖さを知らないということもありますが、早く仕事を終わらせて休みたい、という気持ちもあったのかもしれない。

その背景には、「低賃金と重労働」があったのではないのでしょうか。

「賃上げ闘争」「職場の労働条件改善闘争」をする必要性を職場の若い仲間へ伝え、組織拡大を地道に取り組みでいきたいと考えます。

（組合員B）

（とめよう原発 3・7全国集会の様子）

