



(組合員の購読料は
組合費に含まれます)

港区新橋5-15-5
交通ビル
国鉄労組東日本本部
発行責任者 佐藤勝雄
編集責任者 伊藤隆夫

No.603 定価
20円

2003年
12月2日

もう一人の仲間を国労に
国労加入を
大胆に訴えよう

職場は問題が山積みだ!! 出来るところからの取り組みを!!

「ニューフロンティア21」(東日本)・「ニューチャレンジ21」(貨物)の経営施策による効率合理化で、私たちの職場は大変厳しい労働実態になっています。とりわけ、一昨年に強行された「設備メンテナンス体制の再構築」合理化は多くの問題を生み出し、九月に発生した中央線線路切替工事での遅延事故をはじめとする相次ぐ事故の引き金になっているといっても過言ではありません。こうした事態に会社は、事故の原因に触れずに「社員の皆様へ」とする手紙を各家庭に送付すると共に、点呼などを通じ社員規律の厳正に躍起になっています。私たちの職場には問題が山積みです。今号では各地方・職場の取り組み(ニュース)特集号としました。職場での話し合いや活動に活かされることを期待します。

冤罪・浦和電車区事件?

ご存知の通り、浦和電車区において、東京車掌区出身のY君が、当時グリーンユニオンのキャンプに参加したとか、国労へのオルグハガキを書かなかつた等の理由で、東労組からイヤガラセをうけて、組合を脱退させられ、会社をも退職させられてしまった、いわゆる浦和電車区退職強要事件で、昨年十一月一日に東労組組合員(元組合員を含む)七名が逮捕されましたが、一四五箇所の家宅捜索・元区長、元副区長の証言が終わった後の今年一月一日、六回目の保釈申請で、ようやく保釈されました。

ちなみに保釈とは、保証金を納めさせて、未決拘留中の刑事被告人を一時的に釈放することで、無罪釈放とはまったく違います。

この間の東労組の資料を見ると、いろいろ面白いことが書いてあります。「被害届を警察官が書いた」―被害届というのは、被害者の供述をもとに、警察官が記入するものじゃないのか? (被告人に罪証隠滅の恐れがある場合という理由で)―逮捕当日に、各職場で資料を一斉に会社のシュレッダーにかけていては、隠滅の恐れがあると思われるでしょう。

「Yが謝った」―東労組の別の資料(日本国憲法三十八条二強制・拷問もしくは脅迫による自白または不当に長く拘留もしくは拘禁された後の自白はこれを証拠とすることができない)にもあるように、Y君は強迫観念がはたらいて怖くなって謝ったと考えるのが妥当なのに、それを謝ったとあげつらうのは、矛盾してゐるような。

「冤罪」―松本サリン事件の河野博行さんを集会に呼んだようですが、イヤガラセの事実がないのならともかく、元区長と元副部長が証言しましたからねえ。

「デッチ上げ」「仕組まれた事件」―もう言うことはありません。

「浦和電車区事件」―退職・強要という文字が、なくなってしまうってよ。

今後の証言では、A氏・O氏の証言が予定されており、注目されるのであります。

「国労東車」(国労東京車掌区分会) No.144 (〇三年一月二八日)

盛岡支部地域間広域出向者交流会

厳しい労働実態の報告

「懐かしい顔・酒を交えて交流」

今月四月、東京の大井荘で盛岡支部主催「第一二回地域間異動者・広域出向者激励交流会」を開催しました。対象者一〇人と分会代表等を含む二八人の参加となりました。

第一部の討論・交流会は、松山副委員長の開会の挨拶後、佐々木支部委員長の挨拶を受け、高橋地本書記長から「盛岡の地労委で争われた昇進差別事件は、中労委で審議が始まり一三人が証言する。傍聴は東京地本に頼る面が多いが地域間で来ている組合員にも是非、積極的に取り組んでほしい」と挨拶。来賓の芝崎東京地本組織部長から「採用差別事件は、組織として取り組み続けていくしかない。昇進差別、東京のある支部では合格に向け、支部として勉強会を開いている。一次試験に合格した組合員をどう組織として守っていくかが最大の課題となっている」また、小林千葉地本業務部長からも「千葉には約二〇〇人の地域間異動者がいる。その内、国労は一〇〇人で四〇人近くが盛岡支部出身者となっている。地本としても年二回交流会を開催し、問題点を会社側につけていく。外延化は内部矛盾もあるが地域間制度の解消のため取り組んでいきたい」との挨拶を受け、交際共済の櫻村東日本事業本部東北支所副部長からも挨拶を頂き討論に入りました。

討論では、①盛岡施設分会の佐藤俊哉さん（東鉄工業）からは、月曜日に出てくれば木曜日まで家に帰れない。作業で発生する労働時間のマイナスの分を解消するため非番の日に残って仕事をしなければならぬ。②北上施設分会の大石正則さん（ユニオン建設）からは、現場長が変わり職場の雰囲気は良くなり働きやすくなった。仕事は慣れた。夜勤の回数は予定より増える事が多い。人身事故等の影響によるものだ。③北上駅連分会出身の照井幸夫さんからは、千葉支社の中でも行路の中の食事時間がまちまち。自分のいる津田沼車掌区では三〇分もなく、働かされている。ある人は休みで東京にいたときは寮から出て歩かない。東京での我慢を余儀なくされている。④盛岡運輸区分会出身の向井田政美さんからは、一回目は車掌で二回目は池袋駅の発令。十分とはいえない見習いで一人前として働かされる。等の報告がありました。高橋地本書記長から「広域出向者は盛岡支社の所属なので支社を通じて東京の職場の改善を図ってほしい」と答弁し、支部沢田書記長の集約で第二部に入った。

二部は、村上副委員長が開会の挨拶をし、北上駅車掌から川崎駅で頑張っている斉藤喜美男さんの乾杯で懇親会が始まり、懐かしい顔を見ながらおいしい酒を交えての交流となりました。

盛岡支部・佐々木研司
 「国労盛岡」（国労盛岡地本）第1342（〇三年一〇月一〇日）

支部アンケート集約

私の意見

支部では、現在皆さんからの「職場環境の改善要求、その他」アンケートを集約しているところです。まだ途中ですが、要求や意見などを一部紹介します。

「機関車主棟の騒音、粉塵の対策については、E.F.81については出来たがそれ以外にもまだ酷い状況なので、早急に対策を講じて欲しい。」「一部作業の要員不足により、特定の人だけ手伝いに行かされている。」「現在一両流しの試行という事で車両修繕を行っているが、一日目取り付け、二日目足入れと取り付け、三日目テスト、足入れ、取り付けと、作業のラップが生じ今の要員では不足である。鉄工作业も大変なようである。」「半休の証明書を廃止して自由にして欲しい。」「第二基本給を廃止して欲しい。」「五五才賃金減額制度の廃止。」「多能工化として異動が頻繁で仕事を覚える意欲がわかないし、技術力が低下している。」「地域間異動に関しては、希望すれば行かれないし、いかれないといえれば行かされる。」「地域間異動の組合間差別を止める。」「自動昇格制度の実現を望む。」「組合間差別を止め、試験結果により昇進できるようにしてもらいたい。」「試験そのものの公平性や透明性が必要。」「食堂の秋田方のテレビの画面が映らないことが多いので、新しいものを買ってもらえないだろうか。」「あらゆる差別をなくし風通しの良い職場づくりを。」等、意見が出されています。

酔っぱらいのうんちく PART X

指差確認

ある割烹での出来事。他の客の食べられている料理を指差して「あの料理なんだ？オイさもけれ」。これはマナー違反。他人をキョロキョロ見たうえに、料理を指差すなどもってのほか。こんな時はその客に、「わあ、んめそうだな。何という料理ですか」と声をかけて、それから注文しましょう。店の雰囲気壊さず、その上、気の合う酒の友ができるかもしれません。工場内での指差確認は良い習慣ですが、酒の席ではまったく逆になります。お互い気を付けましょう。

「支部日報」（国労土崎工場支部）
 No.379（〇三年七月一七日）



多発する事故は設備メンテナンス合理化に起因!

反合理化交流会開催!

- ★ 一〇月一六日、国労八王子地区本部は八王子労政会館にて八〇名の参加をもって「反合理化交流会」を開催しました。その中でさきの「中央線高架化・切換工事事故」★
- ★ や「京浜東北線・バケット衝撃事故」等の状況・実態報告をしあい、いづれも一昨年一二月に強行した「設備メンテナンス合理化に起因している!」ことを明らかにし、★
- ★ この後強行しようとしている「車両メンテナンス合理化」をは★
- ★ じめとした会社の合理化施策と全力で闘っていくことを★
- ★ 参加者全体で確認しあってきました。

茂木委員長挨拶

国鉄闘争も、四党合意破棄以降ILO勧告を活用した闘いを強めてきた。改めてこの闘いに集中し、決定された方針に基づいて団結を強める事が大事だ。

またJRの労務政策を転換させる闘いも、引き続き昇進問題等差別を許さない運動を強め、この運動の中から国労組織の拡大も図っていく。本集会の主題にもあるようにこの間大きな事故が多発している。これらと設備メンテナンス等一連の合理化との因果関係を再検証し、地区本部としても各職協と連携を図りながら、単に「合理化反対!」の掛け声だけにならない、仲間を組織した職場反合理化を強めていく。

職場闘争報告

● 工務協議会・佐藤文彦事務長 ●

一昨年一二月の設備メンテナンス合理化で交通建設・府中営業所に出席させられた。自分は工事Gにいるが、夜業は月八〜九回もあり、時には連夜が突発で入る。日常業務も仕事量が多く、責任も持たされ、超勤せざるを得ない実態だ。自分もこうしたストレスから体重が増加。体を守るためにも「連夜はやらない」事にこだわっている。

● 電気協議会・只石勝彦氏 ●

私も設備メンテナンス合理化で八王子電力技術センターに配属された。職場では人が減った中、設計業務がまわらず、工事が年度末に復そうし、大変だ。一連の事故もP会社に責任を丸投げした設備メンテナンス合理化にあると思うが、会社は「社員の気のゆるみ」「ダブルチェックを強める」等労働者に責任転嫁を強めている。分会では職場からの「メモ化運動」を提起し、一つ一つ問題を要求につなげるよう今頑張っている。

● 運転協議会・田中泰伸氏 ●

車両メンテナンス合理化は、今東日本本社本部間で交渉中にもかかわらず、八王子支社・千葉支社に提案された事に憤りを感じる。支社は「二線一区に伴う効率的な運用」と称し、私の職場武蔵小金井電車区では車両二四名の削減も提案し車両職場では今年四月〜六月に一〇四件のC故障が発生。しかしこうした故障に対応できたのも、小金井に豊田と一線に二区あったからだ。この合理化がまかり通れば故障に対応できないばかりか、一層の労働強化が予想される。職場の仲間はみな雇用不安をもっているが、こうしたものの解消にむけ、分会集会等から譲れない要求を確立し、職協とも連携をとり、精一杯交渉を強めていきたい。

高架化切換事故報告

◆ 地区本部電気協議会・大角浩議長 ◆

さる九月二七日〜八日に発生した高架化に伴う切換工事事故は、六一四名の作業員が携わったが、内JR関係者は六八名で後はすべてP会社。特に今回はS工事区が監督で受け持ったが、そのほとんどの業務をP会社に丸投げしたもので、まさに設備メン

テの結果でもある。事故原因は①電気転つてつ機の表示と現場が不一致になった②リレー室と踏切器具箱間の配線がされていない箇所があった③現場に工事で整理された図面が無かった事等が主とされるが、従来通り保守区（JR信号通信区）が担当していれば対応できたはずだ。また、対策本部もあったが、統括する所も不明確で指揮が機能していなかった。信通区でも、設備メンテナンス合理化によって『信号技術者認定制度』が適用され、電子装置の制御論理に関する試験業務のみJRが実施し、それ以外の試験業務はすべてP会社が行うようになり、現場に精通した技術者が排除された。今回の事故もJR・P会社とも助勤者も多く、現場を把握してなかった事やJR側もP会社に任せっきりで、管理業務を怠ったこと等、人災にほかならない。こうした事故をなくするためにも、従来通りJR側に施行体制を戻す事が課題だ！

バケット衝突事故報告

◆東京地本・宮崎浩則執行委員◆

一〇月六日早朝、京浜東北線大井町〜大森駅間での作業でバケットを置き忘れ、列車に衝突すると言う事故が発生した。この事故には『起こるべくして起きた』様々な要因があり、①施工位置が急遽当日変更された②軌道工事管理者はその当日知った③この省力化工事は工期が遅れていたため、工事の取り戻しで業務量が一杯で作業に余裕がなかった④よって非番なしの連夜夜業が組まれていた⑤作業位置変更により、重機の移動距離も延長された⑥終電が遅れていて、作業間合いも減った⑦バケットを誰が片付けるのが不明確であった、等関係者と話す中で明らかになった。特に問題なのは、『設備メンテナンス合理化』のしわ寄せで、周知の通り作業の大部分がP会社に移行された。その上、今回の省力化軌道工事は当初の竣工予定より大幅に遅れていたために、NP二計画の一端から少しでも取り戻すための急ぎ作業が続けられた。P会社の仲間の労働実態は劣悪極まりなく、当日工事に出たJRからの出向者も連夜が三連夜を含め月に五回も！他長時間労働・高密度労働など『ゆとりのない作業』が一因である事は過言でもない！

「はちおうじ」（国労八王子地区本部）No.46（〇三年一〇月一九日）

しながわ国鉄まつりだ 四、〇〇〇名！！

去る一〇月一九日（日）天気予報とは裏腹に汗ばむ好天に恵まれ、品川区・戸越公園において「第一二回しながわ国鉄まつり」を開催し、四、〇〇〇名の参加者で賑わいました。

八月一九日に第一回実行委員会を立ち上げ、開催まで七回の実行委員会で行った企画を練り、区内・外の単産や団体にオルグを行い、賛同を得ながら宣伝・チラシ配布など成功に向けて全組合員が一枚岩になり精力的に展開しました。

当日は、趣向を凝らした各模擬店は長蛇の列が出来る所あり、忙しさのあまり悲鳴を上げる店舗ありで、各模擬店は午後の早い時間に店じまいする所もありました。

またステージ上では、アンコールが続出し当初の予定をオーバーするなど大いに盛り上がりしました。恒例の大抽選会では、参加協力券の番号が発表されるたび大きな歓声とため息がまじり一喜一憂する参加者の姿が目立ちました。

一二回目を迎えた国鉄まつりですが、品川地域のまつりとして定着している状況にあり、開催ごとに支部へ多くの問い合わせが来ています。

国鉄闘争は厳しい状況が続いていますが、全組合員の団結をもとに不採用問題の解決を始め、職場の民主化とJRの安全・安定輸送の確立に向け、改めて職場・地域から早期解決に向けて奮闘する決意を固めています。

「品川国鉄まつりニュース」（大井工場支部）

（〇三年一〇月二日）

「JR大船工場を守る会」 結成総会開催される！

一〇月一六日、鎌倉総合車両所会議所において表題の総会が地域の仲間も参加して開催されました。

本年五月一九日、JR東日本社は鎌倉総合車両所については、平成一七年度末をもって工場機能を廃止する提案を行いました。この間組合は会社側との団交を開催し第一次、第二次要求の解明を重点的に展開しています。

開会の挨拶で、富田鎌倉労連事務局長は「早朝の駅頭宣伝から鎌倉地域総行動に参加した。平成一七年度末での廃止を地域としても見過ごしは出来ない。この間準備委員会を開催して今日の結成総会になった」と述べた。

続いて、趣旨説明について職場共闘会議の国労山内委員長から、「この間、会社側はフューチャー二十一を経営戦略にすえ『世界一の鉄道をめざし』徹底したコストダウン・効率化を進めてきました。そして二〇〇〇年からニューフロンティア二十一を中期経営構想として五年間で大幅な要員を削減し効率化を進めようとしている。一方で重大な運転事故が相次ぎ発生をし、指揮命令系統が一元化されないため復旧に手間取りJRの対応が批判されている。JRは連結決算で二〇二六億円、単体で一六〇〇億円と経常利益を上げているにもかかわらず利益優先の施策を進めている。上部機関指導と共に地域の仲間との共闘が必要と判断し鎌倉労連等に要請した。我々は工場機能廃止を阻止し働き甲斐のある職場を作るため地域の皆さんの力を借りて奮闘をしていく事を表明」という挨拶があった。

「支部報」（国労大船工場支部）（〇三年一〇月二四日）

ドアはさみ事故防止で首都圏の 車両8354両にドアの改修工事を実施 するようになります！

車掌にとって「ドアはさみ事故」ほど嫌なことはありません。車掌は絶えることのない「かけこみ乗車」でいつも神経をすり減らして、「京浜東北線は地方の電車と違って、すぐに来るのに…」と思いつつ乗務しています。

今回JR東日本は、「ベビーカーでも安全に乗車できるようにして」との母親からの思いを受けて、首都圏を走る電車のドアの改修を始めることになりました。実際の乗務で一番苦労している車掌から見るとこんなことが見えてくるのでしょうか…

対策の発端は2件の事故からだった

ベビーカーのドアはさみ事故は、二〇〇二年九月の東京駅京葉線ホームで約20m引きずった事故と同年一〇月の秋葉原駅での約10m引きずった事故が発生し、以前にも同様な事故がこの二件と合わせて九五年以降四件発生していました。

現行のドアシステムでは、35cm以上のものを挟むと検知して「側灯点・パイロット滅」で電車が起動できない構造になっています。しかしベビーカーのパイプの直系は2〜25cmのためドアに挟んでも、現行のシステムでは検知できずに電車が起動してしまふことが原因でした。今回の対策はベビーカーを挟んでも起動しないようにするための大規模改修工事となります。

ドアの戸あたりゴムの改修だけで いいのだろうか…？

今回の改修工事では、ベビーカーが挟まれやすい高さのところ（ドアの下部から30cm）の戸あたりゴムが変形しやすくするために、空洞になっている戸あたりゴムに硬い円柱状のゴムを詰めて固定するといふ内容です。ただしドアの下部から3cmのところまでは、つま先が挟まれた場合を考えて従来の柔らかいゴムを残すといふものです。

たしかにベビーカー対策にはなるでしょう、車掌としたらベビーカーのドアはさみ事故など誰だって起こしたくはありません。しかし、実際の乗務のなかではカバン・傘といった「荷物はさまざまの列停扱い」や非常停止手配をとっているのが現実です。このような「かけこみ乗車」に対しては、プラットホームキャンペーンだけの対応で済まされていいのでしょうか？

現実のなかでの車掌のドア扱いは・・・

点呼では車掌に対して「余裕をもったドア扱い」との注意を受けます。車掌の誰もが「ドアはさみ事故」を起こしたくありませんが、朝夕のラッシュでは閉まりかけたドアに無理やり足を突っ込んでくることや、深夜帯の酔客のホーム上での「ちどり足」や、休日での本場に不慣れた行楽客のみなさん・・・といった曜日・時間帯によりバリエーションに富んだなかでのドア扱いに神経を使っています。ホーム形状でのカーブやITVの画面を見てのドア扱いは、車掌のタイミングと技術にかかっているのが現実なのです。

いまJR東日本へは安全安定輸送での信頼が揺らぎはじめています。「車掌のドア扱いが悪い」とのお客さまからの苦情だけで、車掌に対しての一方的な指導や注意だけでは、仕事をしていくうえでは働きがい損なわれます。

せめて要注意時間帯や多客が予想される駅でのホーム要員を配置してこそ、ホーム上での安全確保ができるし、「かけこみ乗車」の防止にもつながります。

今回のドア改修だけでなくホームにも要員を配置することが、安全安定輸送の信頼を取り戻すことではないでしょうか。

「分会かべしんぶん」（国労蒲田車掌区分会） No.78（〇三年一月）

平成16・2常警ATOSカウントダウンへ

要求づくりは

毎日の困った事実から！

一〇月一二日上野駅で継電から電子連動への切替えが行われ、常警ATOS化に向け対象二一駅すべての電子連動化が完了したことになります。

まさに平成一六年二月ATOS開始へのカウントダウンがはじまっています。

雇用は、仕事はどうなるのか職場では不安が強くなっています。日々起きている事実からの議論、要求づくりが大事です。

●会社は常警ATOS化では徹底的な効率化と人減らしを求めてくるでしょう。棒線駅の信号所廃止、九徹から三徹体制へ、運転取り扱い駅から停留所化へ、着座義務をなくし信号担当者に遺失物取り扱いを、乗務員への文字による一方的な運転通告等、駅を介さない輸送システムとはつまるどころ、駅から運転を熟知した経験豊富な社員がいなくなることを物語っています。

運転を熟知した社員がいなくなる

東京総合指令室輸送概況

「三河島駅社員は、CRT画面で三ノポイントの不転換を認め関係箇所に連絡。確認したところ新聞紙が介在していたためと判明、撤去を行い、同駅 四分延通した」

常警快速線一〇／二九 三〇五四レ

●信号所に人を置かず、着座義務を外してATOS化はこのような現場の迅速な対応やメンテナンスは可能なのか会社との論点にしていかなければなりません。

●九月三日、田町駅で発生した落雷による信号装置故障は、夕方京浜東北・山手線を三時間も全面ストップさせ大混乱をもたらしました。これは、ATOSのコントロールを不能にし、「通知・抑止」が表示されないことによる七本の駅間停車した京浜東北の列

車を、運転取り扱い要員の不足、他駅からの応援も間に合わず、転てつ器の鎖錠、手信号による運転が出来ず救済を遅らしたことが大きな原因といわれています。

レアケースの積み重ねが会社発足以来の危機を

●会社は今日まで、事故、輸送障害等の異常時における要員体制について、レアケース（きわめてまれな）として議論を排除してきました。しかし、このレアケースの積み重ねこそが、中央線切替工事配線ミス、京浜東北線バケット置忘れを契機にして社会の指弾を受け、大塚社長自ら、会社発足以来の危機と言わざるをえなかつたのではないのでしょうか。

輸送障害（ヒヤリハット）発生

○通告 列車扱いと作業が輻輳していたため、通告券の交付が失念となった。

（松戸地区輸送障害一覧）

●終日続いた雨量規制時の事象ですが、ATOS線区でも通告券が一〇枚を超えたとか、通告漏れが問題になっています。ATOS線区ではすでに通知運転の自動化が図られ、通告業務は省略されているはずですが。ホーム要員が減らされるなかで大きな問題です。

「運協情報」（国労上野支部運輸協議会） No.67（〇三年一月七日）

山手線は綱渡り

一〇月六日、山手線でE231-524編成の空気圧力ゲージの指針に異常が発生して車交した。入庫後の調査で、八号車No.2の密着式自動連結器裏の元ダメ管の引き込み口から異常な漏気を確認。漏気は元ダメ管を手で揺すっただけで発生した。漏気は対面する連結器との気密のバランスに関係すると考えられ、漏気する八号車側の連結器を交換して、元ダメ管を手で揺すり漏気しないことを確認、作業を終了した。

しかし翌七日、始発の出区で再度同じ箇所から漏気。同日、七号車、八号車間の両方の連結器を交換。さらに二七日、一〇号車、一一号車間の両方の連結器を交換した。

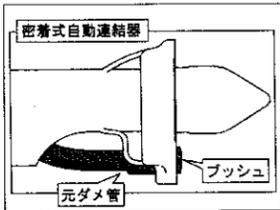
一〇月三〇日、事態を重く見た山手電車区、新津車両製作所、部品メーカーは二九日に到着したE231-526編成の七箇所の密着式自動連結器を切り離し、一斉調査を行った。調査ではブッシュの手直しを行い、水の侵入があった一〇号車、一一号車間の連結器の手直しを翌三一日に行った。

しかし、翌一月一日朝の出区時、手直しを行ったはずのE231-526編成の四号車、五号車間の連結器より又も異常な漏気が発生した。

この間、連結器が悪いとか車両の設計に問題があるとかブッシュの品質に問題があるのでは、と考えられてはいるものの、原因が特定されず漏気が発生してから交換しているのが現状です。

山手線は、一六年度末までに全て新系列車両に置き換わります。しかし、人も車両も急激な変化に対応しきれず、いつ不具合が発生して本線上で立ち往生するかもしれない不安を抱えながら、綱渡りの状態が続いています。

「やまて」（国労品川電車区分会）第52号（〇三年一月一日）



東日本本部へ機関紙を送って下さい。

FAX番号

NTT 〇三―五四〇三―一六六一

JR 〇五七―三三六二