



(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.620 定価  
20円

2004年  
12月17日

もう一人の仲間を国労に  
**国 労 加 入 を**  
大胆に訴えよう

# 「今こそ解決を！全国キャンペーン運動」の 成功を仕事総点検・組織拡大につなげよう！

「今こそ解決を！」をスローガンに、9月末から北海道・大平洋・日本海・四国・九州など7コースの設定でスタートした全国キャンペーン運動も、11月24日～6日の東京での行動、さらに最終日の日比谷野外音楽堂での中央集会成功により国鉄闘争も次のステップに大きく歩みだしました。運動期間中に取り組まれた全国各地の集会・宣伝行動、自治体・労組等への要請行動は「今こそ解決を！」の気運を作り出しています。

一方、職場では10月16日ダイヤ改正による制度移行後の問題が報告されています。とりわけ、普通車グリーンに関しては「格差料金」制導入・ホーム上に設置している券売機問題など、現場からは見直しを求める声が上がっています。こうした中、東日本本部としても、来年1月24日に職協を中心にダイヤ改正の総合対策会議を開催し問題・矛盾の検証をすることにしました。

全国キャンペーンのパワーを仕事総点検運動に引き続き傾注し、組織「強化・拡大」に向け全力を上げましょう。今号は、職場ニュース特集号としました。

## 「あさぎり」の 霧は晴れるか？

JR大型時刻表の前半「御殿場線」の欄を見ると「特急あさぎり」という電車がでてくる。(基本的には)全車指定の特急で下り四本、上り四本が運転されている。運転区間は小田急線「新宿」からJR沼津までの「一一一・八営業キロ。そのうち「松田」までは小田急で「松田」から「沼津」まではJR御殿場線である。相互乗り入れを行っている線区は珍しくないし、お互いに特急券を発売するシステムも珍しくないが、ただ基本的に異なるのはJRの発売システムの中に組み込まれていないということである。

なぜこの話題かというと、今年五月に支部内のある駅で「あさぎり」の指定席券発売をめぐってトラブルが発生したことから起因する。

### 未だ「アメリカのAボストンのBチャイナのC」の世界

現在の「あさぎり」の指定席券の発売方法は、利用者から申し込みがあった段階で大宮のマルス指令に電話をして、当該列車の指定席を申し込む。受けたマルス指令はJR東海のマルス指令に電話をし席をもらう。そのもらった席を申し込みのあった駅に伝える。という流れである。そこに二者が介在するわけでも当然時間がかかる場合もある。通常の発売のように手元のマ

ルス端末ですぐ発売とはいかないのである。席の確認については「アメリカのA」というように聞き取り、それを手書きで写すやりかたで十年前の作業のやり方である。したがって、利用者を持たず結果となり、現場としてもあまりありがたくない商品なのである。その結果、取扱いたくない切符という認識が現場にある。

### ●JR東海静岡岡東部支部と交流会

支部連協はこの問題の原因はなにかと、早速JR東海の静岡地本東部支部との交流を持った。十月十九日運協高山議長ら三役と支部松井書記長が東部支部を訪問した。東海側も新幹線地本の委員長を始め各関連駅からも参加してくれ、多岐にわたって交流が図られた。

### ●発売システムは違うが端末の接続をすれば

JRの発売システムは国分寺にある中央のマルスで全国の発売システムを形成しているが、この「あさぎり」は「マルス」には組み込まれていなくて、小田急のSR端末に組み込まれている。JR東日本の端末には接続されていない。したがって直接東日本の端末での発売ができず、時間のかかる発売になってしまうのである。JR東海でさえようやく四年前にマルスとSR端末との接続ができあがり、変則的な形ながら人手を介さずに発売している状況になっている。駅で発売している商品が自前の発売システムと接続出来ていないために現場では苦勞している。結果的に利用者を持たすことになり、苦情の原因ともなる。結果がでるまでに十五分も二十分も待たなければならぬ現状を改善しなければまたトラブルは発生する。

お客様との接点を大事にする「東海」、窓口を減らし続ける「東」

今回の「あさぎり」問題は会社の方針ともリンクしている。JR東の「みどりの窓口」は長蛇の列が常態化している一方でMV30などの最新鋭の発売機器がひまそうに並んでいる。大宮駅でさえ通常4窓体制である。自動の機器を扱えない高齢者や子供等々は窓口には並ばざるを得ない。今回の交流会ではつきりしたのは、JR東海では窓口を要員を配置しているということである。会社の顔である出札や改札窓口。利用者の第一印象はそこから始まっている。切符一枚に延々と並ばせ、並びたくなければ券売機で買えというスタイルは本当に利用者へのサービスになっっているのか疑問だ。

●イオカードなどで利用者にも不便も

東海会社ではイオカードもスイカも扱っていない。しかしながら東日本と接点のある線区ではそのまま乗車してくる。御殿場線ではワンマンカーが運転されていて、改札業務も運転士が行っている。イオカードなどは清算ができないので証明書を発行することになる。当然そういう利用者が多いと電車を止めたまま時間がかり、数分間も遅延が発生するという。当然東海会社は収入をあげるためにきちんと清算する。ここでまた利用者が待たされる結果となり「便利」が不便になってしまふ。サービスが会社の中心課題になっている今日、利用者によりサービスを提供するのであれば、会社もハード面での強化が必要だ。窓口社員の努力だけでは問題は解決しない。

「国労大宮支部」(国労大宮支部) NO 60 (〇四年十一月八日)

ご苦労様でした 走りつづけた 人生行路

去る10月22日、きざん八戸会館において退職者激励会が開催されました。長い間、国労と分会を支えて下さった陸奥湊駅の中野さん、運輸区の笹川さん、玉川さん、仲道さんからご挨拶と近況報告をしていただきました。当日、集まった30名ほどの仲間の中には四氏と交友の深かったOBや他分会からの参加者もあり、思いで話を咲かせながら盛大に行われました。

忘れない

団結のすばらしさ

国鉄に入ったのが昭和43年で、一ノ関駅のレンケだ。父が亡くなり約2年で八戸駅に転動した。笹川さんの見習いにつき、種市(広)さんや中野さんたちにお世話になった。50年に列車掛で青操へ行ったが、1年で八戸車掌支区に転動。61年の列車掛廃止でその後は車掌で通したが、故・中村米治さんが書記長当時の八車分会の盛り上がり、団結のすばらしさが忘れられない。仲間を得た事が宝だ。二度目の地域間を機に、今回早期退職を決意した。今はまだ家の草取りや、近所のパ○口通いだいが、今後ともおつき合ひよろしく。



今始めて自由が

昭和40年に、八戸駅のレンケが始まり



45年に北上車掌支区で車掌になった。久慈線が普及まで開通した50年に、八戸車掌区へ。団交で盛局へ何度も足を運んだことが思い出深い。分割・民営の前後の不条理な当局との闘い、多能化連中を利用した国労組合員の追い出し、本務はずしで、見せしめ的な業務(庁舎のそうじや車販など)を強要したり、ほとんど車掌畑で過ごした波乱万丈の40年だった。一度も「欠乗」したことはないが、未だにその夢を見て油汗かいたりする。夜中に目覚めると、ハツとして時計を見るくせがぬけない。乗務員の宿命かな。高卒以来、働きどろしで今始めて自由があるということに幸せを感じている。今後は、趣味の世界に生きる。みなさん！労働力は高く売るようにガンバッテ下さい。



昭和38年、青操のレンケ(構内作業係)が振り出された。43年の春に小湊駅で小荷物係になったが、秋には本線の複線電化で八戸駅へ。配車系を20年もダラダラ!?とやった。分割、民営で営業に回され、その間に地域間で検見川浜駅。ここで随分とヘッチョ八ガされた。平成13年に陸奥湊駅で、今日に至る。分会で始めて60才の定年まで、41年間も勤めあげることができたのも、みなさまの励ましのおかげだと、感謝しています。(ア) 励ま 感謝

×ニテックは都合で辞退)

中山峠を 背中塩ふいで

昭和40年に一戸機関区に配属になり、機関助手を43年の3月までやった。SLの

三重連で、中山峠を越えるのに、背中に汗でなく塩をふいで頑張ったのを思い出す。43年の機関助手廃止と同時に盛岡車掌区の車掌となり、23年間すごした。その間に新幹線にも乗務し、11名で分会を作ろうとしたがかなわず、班として組合運動をやった。あまりキカナクなったせい、当時の区長が「おめ、明日から八戸だ」と、平成4年に突如、八戸運輸区に発令され、今日まで12年間みなさんにお世話いただいた。盛車で青年部長をした、45、46年頃「マル生」で87名が鉄労へ移り後に、全員が国労へ戻ったことや、路線が錆びた8日間のストライキ、処分も受けたり激動の40年だった。みなさんのご配慮のおかげでやってこれた。妻の病が重くなり、辞める事にした。今は、妻の介護とボランティアにも忙しく、これからも国労の一員だと思つて頑張る。



後輩から一言

激動の時代を国労組合員として生き抜いた先輩。語り尽くせぬ思いを胸に、仲間の大合唱する労働歌に送られ、今、鉄道を去る。ご自身と、そして何よりも奥様の労をねぎらい、次のステップのため体を養い、楽しい人生を歩んで下さい。ありがとうございました。(守)

「ハランベ」(国労八戸運輸分会) NO 6 (〇四年十一月十日)

通信関連会社に出向中のMさん（五十八才）に対し

本人のJR復帰の意志無視

# 退職まで出向延長

## 許せない！

11月1日、メンテ合理化4年目の体制切り替わりにより関連会社へ出向していた仲間の異動がありました。新たに出向する仲間、JRに戻る仲間の人手不足を理由に本人の意志を無視した出向期間2年延長。背景には、「線閉を取れる人材」「即時戦力になれる人材」のように技術力断層を知りながらなんの対策もしてこなかったJR施策の失敗や関連天下り会社の実態があります。とりわけ通信関連会社に出向中のMさんの「切実な訴え」は、メンテ合理化以降の関連会社の劣悪な実態を如実に訴えています。

## 助役経験者が次々と退職に！ 体がもたない！

平成13年11月	副所長、A元助役1名、他7名の9名体制
平成14年 4月	B元助役と国労のOさんが加わり11名体制
平成14年〇月	A元助役が退職、Sさんが60歳で退職 NさんがJR復帰 福島よりUさんが加わり9名体制
平成15年〇月	B元助役が退職、Iさんが60歳で退職 Uさんも退職により6名体制 国労のOさんが病気のため6ヶ月の休みに入る
平成16年 8月	国労のHさん、若松の退職者の補充で若松へ転勤。 仙台からは元助役のSさんが加わるものの5名体制 実際は4名で検修工事や一般工事、単価契約工事

3年前に福島通信区より出向しました。当時通信は副所長、A元助役1名、他7名の9名体制。平成14年4月からB元助役と国労のOさんが加わり11名となった。副所長を除く10名で一般工事や検修工事を行っていた。この時期は1ヶ月10時間位の超勤。2年目の平成14年、A元助役が退職、Sさんが60歳で退職、NさんがJR復帰したため、福島よりUさんが加わり9名体制となる。3年目の平成15年、B元助役が退職、Iさんが60歳で退職、Uさんも退職により6名体制となる。

国労のOさんが病気のため6ヶ月の休みに入り、国労のHさん（59歳）が若松の退職者の補充で若松へ転勤。仙台から元助役のSさんが加わるものの5名体制となっている。副所長は内勤もあり、実際は4名で検修工事や一般工事、単価契約工事を行っている。

現在平均40時間位の超勤。繁忙期は60時間を超え、あまりに多いのでJRからクレームがきたこともある。しかし、やらなければ下請けの人が困るのでそのまま超勤をやらざるを得ない。**殆どが超勤を過小申告している。**休日も出ていくし、JRからの呼び出しも最近多くなっており、仕事量は増えている割に人が不足している。個人面談やP会社社長に対しても「なぜ人を増やさないのか？」質問するもJRやP会社は「JRも人が不足している」との回答。

予定通りの検査ができなければJR本社より「なぜできないのか」と理由を聞かれる。夜勤の多い人は月6〜7回、私のように少ない人でも3回ある。公休でも夜10時からの作業もある。3年前は10名だったのが現在はたったの4名。みんな60歳に近く、**全員が殆どバテ気味。**

11月の体制切り替わりの時、この会社は最低5名の要員が必要。

たった4人でこの仕事量は安全・安定輸送にはほど遠い！

- 信号設備の検修  
業務の範囲：  
◎東北新幹線（新白河～郡山）  
◎東北本線（豊原～杉田）  
◎水郡線（守山）  
◎磐越東線（いわき～郡山）
- 新幹線の分細レール交換などの保線付帯作業
- 通信は担当者が一人で、下請けの人と作業
- BI（通信設備）の検修
- 一応工事会社なので一般工事もやっている

私はJRに戻ります。病欠の国労組合員（52歳）も「JRに帰りたい」と言っている。パートナー会社は少ない要員で能率を上げれば会社は儲かるが、全員60歳に近い人たちです。そこで働く人達の事をもっと考えて欲しい。

このように、P会社の劣悪な実態をMさんは訴えています。また、不当にも今回新たに仙台通信技セから郡山の保安工業に出向させられたTさんについても大変な実態があります。今まさにメンテ合理化の大幅な見直しを迫る時期を迎えていると言えます。今度は一層、JR本体とP会社の労働条件改善に向けた要求を勝ち取るための議論を進めなければなりません。

「あぶくま」（国労郡山信号通信区分会）No2（〇四年十一月十日）

## 予備制度の危機！

## 休日労働は

### 『乗務員交番作成規程』の崩壊では？

#### 割増し賃金で騙されていませんか？

## 休日労働≠年休ではない！ 年休は労働者の権利だ！

上記の表は小牛田運輸区の車掌の休日労働の実態である。この数字はあくまで二十五日の勤務指定時の日数である。乗務員には、年休取得・冠婚葬祭・臨時列車等の為に「予備制度」があります。しかし、現実には予備要員を越えた臨時列車等があり、休日労働で補っているのが現状です。

調査では、四月〜八月の間で変形期間に入っているからの休日勤務の延べ日数が百八十四日（勤務指定時の休日労働は百三十五日）で八月では五十五日にもなり、実に一人平均一、七日の休日労働をしたこととなります。

たしかに、春闘は「ベースアップ・ゼロ」の定期昇給のみで介護保険等の増額で生活を圧迫している。収入を増やす手取り早い方法に思えるがあくまで休日労働賃金は「一時賃金」である。また、本当に休日勤務を希望しているのか？多くの労働者は助役に言われ断わりきれずに、年休を入れて貰う為に休日勤務をしているのが実態である。若い労働者は、「休日勤務が続いてクタクタです。銭より休みが欲しいです」と話している。休日勤務で回していたのでは自分の希望する日に休みが取れません。冠婚葬祭以外でも、どうしても休みが必要な日があります。ある労働者は、

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
休日労働	25	34	10	8	26	35	43	53	31	33
年休付与	37	40	51	23	39	44	45	48	35	55

## 25日の勤務指定時の休日勤務の日数

自宅の上棟式の日に休みが入らず仕事をしました。本当に大切な日に年休が取れない状況でした。また、「乗務員交番作成規程」では乗務員の特情から次勤務までのインーバルや特休・公休始終業時間の制約を設けて十分な休養時間を確保した交番順序にしている。しかし、休みの日に仕事をすることによって休養時間が取れないまま仕事を強いられている。

我々は、生活する為に仕事をして賃金を得ています。間違っても仕事をする為に生活をしているわけではありません。安心して働き続けられる労働条件確立に向け、十二分な要員の確保を要求し、闘っていきましょう！

「分会情報」(国労小田田運輸区分会) No102 (〇四年十一月二十五日)

## 新潟県中越地震で被災した信濃川発電所が発電停止しているから省エネのはずなのに・・・

新潟中越地震の余震の影響で、避難されている住民のみなさんの自治体の道路・水道・電気・ガスといったライフラインの完全復旧にはかなりの時間がかかり、国・県が早急な手立てを講ずる必要があります。特に家屋の復旧は一番の課題です。

JR東日本も脱線した新幹線の復旧作業が、余震の影響で10月27日(水)から一時中止していましたが、10日(水)から慎重に作業をすすめることになりました。

### 上越新幹線運転再開をめざして奮闘中！

この地震で上越新幹線の復旧の目途が立っていないため、様々な影響がでています。

上越新幹線も「越後湯沢～長岡間」が分断されており、首都圏側にある上越新幹線の定期検査が出来ないので、仙台総合車両センターや八戸新幹線センターで臨時に検査をする為に新潟から社員が応援に行っていますし、首都圏側の上越新幹線の乗務員が不足している為、運転士20名と車掌40名を送り込んでいます。応援に行く社員も単身赴任となり大変な中で勤務しています。

また、脱線した新幹線の復旧のために東京総合車両センターからも機材を積んだ自動車で長野を回って10数時間をかけて現場に駆けつけました。全社を挙げて復旧作業に努めており、被害を受けた新潟支社の社員も「一日も早い復旧」を願って現場の社員はがんばっています。現在も上越新幹線は震源地付近の上越新幹線のトンネルには相当な被害を受けており、運転再開の目処も明らかになっておりません。

### 信濃川発電所は被害を受けて発電停止状態！川崎発電所はフル稼働して発電しているのよ・・・

この地震で小千谷市にある信濃川発電所は、貯水地や発電タービンを回すために落差のある巨大なパイプに被害を受けて、現在は発電を停止しています。この被害は発電所開設以来はじめてのことで、復旧には莫大な費用がかかるのではないかと囁かれています。さらには、まもなく冬の時期を迎え豪雪地帯でもあり「早くても来年春以降でないと復旧はできない」とも囁かれています。

この信濃川発電所は、JR東日本全体で使用している電気の25%を発電しており、大きなウェイトを占めています。

こうしたなかで東京の川崎発電所は、信濃川発電所が発電出来ないの4つの発電機をフル稼働させて発電しています。川崎発電所は4つの発電機があるなかで1つの発電機が定期検査に入るため発電を停止して検査しますが会社側は「こうした事態なので、検査日程を早めて早く発電したい」とまで言っています。社員もこうした非常事態でもあり早急に検査しなければならぬと感じていましたが、ある首都圏の職場ではとんでもないことが起きています。

「この冬でも「冷房をかけて」でも上着を着用して仕事をされるんですか？」

ある職場では、室内作業の仕事の際には「上着を脱いで作業する」ことは、社員・管理者も当然でした。しかし「お客さまへの接客にあたり上着を脱いでワイシャツ姿での接客は失礼ではないか」ということになり、社員が上着を着用して接客することになったそうです。

よく考えてみるとみどりの窓口は、多くの箇所は自動ドアの中にあり気密性の高い職場です。そのためお客様が来店した際には「暖かい所」と感じています。そのため社員も上着を脱いで接客します。今回の「上着着用キャンペーン」でいくと、当然社員のみんなから「暑くてたまらない」となります。そこで会社の対応は、驚くことに「暑ければ室内の冷房をかけて下さい」との回答でした。来店したお客様からすれば「冬なのにどうしてこのみどりの窓口寒いのか・・・？」となりますよね？

今JR東日本の発電所がフル稼働しているのに、「冬に冷房をかける」とは常識では考えられません！発電所の社員のみならずが聞いたらどう思うでしょうか。まして国を挙げて「省エネ」を国民に実行してもらうため「電気のムダ使いをやめよう」と宣伝しているのに、逆行しているのでは理解に苦しみます。全社を挙げて復旧作業に努めているのにこうした現場があるのは残念でなりません。

「分会がべしんぶん」(国労蒲田車掌区分会) No109 (〇四年十一月)



僕のがん保険は、  
病気もケガも保障する。  
しかも保険料は一生上がらない。保障が一生つく。  
がん保険を選ぶなら、アメリカンファミリーです。

新健康応援団MAX  
終身タイプ  
21世紀がん保険 特約MAX

◎詳細はパンフレット、ご契約のしおり・約款をご覧ください。

〈引受保険会社〉  
自信があります。私の医療保険。

**AFLAC アメリカンファミリー生命**  
東京第三営業本部 第三支社 ☎03-3344-1889  
〒163-0456 新宿区西新宿2-1-1 新宿三井ビル  
■募集代理店

**アベニール 株式会社**  
☎03-3437-6810 FAX 03-3437-6822  
〒105-0004 港区新橋5-15-5 交通ビル3F

AFN広告-2003-018-0402052 2月21日