

翔 2008 春



花輪線 東大館～大館 2007.2.24 撮影 小菅隆寛 岩手山をバックに



(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
国労東日本本部
発行責任者 伊藤秀樹
編集責任者 伊藤隆夫

No. 667 定価 20円

2008年

1月 1日

もう一人の 仲間を国労へ 新年号



執行委員長
伊藤秀樹

解決の年

あけまして
おめでとうございます

組合員・家族の皆さん新年あけましておめでとうございます。

昨年は、「JR不採用事件の政治解決」を目指して、地方・中央における取り組みを重ね「政府に政治解決の決断」を求め、11月30日に「全国集会」を開催し多くの国民・世論に解決を訴えてきました。

4者4団体が「大同団結」して以来、支援の輪は確実に広がっており、それらを背景に政治解決の環境作りは客観的にも主体的にも着実に進んでいます。

民主党北海道議連と民主党九州ブロックとの協力関係確立、「人道的解決」に「連合」にもご理解を頂き、それを契機に全国的な支援の輪が広がっていること。一昨年11月、JR東日本と国労が一括和解したことが高く評価され、「JR不採用問題の和解を期待する」世論につながっていること。また、「人道的解決・早期解決」の地方議会意見書が採択され、日本全人口の54%に達しており政治解決を動かす力となっていることなど、2008年は「不採用事件」解決に向け大きく前進することに確信を持ち、2008年を「解決の年」にしなければなりません。

JR東日本会社内の労働組合にも変化が生まれています。2008年は組織の強化・拡大は国労組織にとって最重要な年であります。「配転・出向等40事件」「バツジ事件」の和解成立した後、平成19年採用者が国労加入され、職場の奮闘によって組織拡大も着実に前進しています。「仕事総点検運動」「安全総点検運動」を通じ「職場の活性化」を図り、「技術力の維持向上」「安全・安定」輸送確立に向けた取組を通じて、全組合員が自信と展望を持って共に日々奮闘する一年にしましょう。

昨年12月25日、「羽越本線列車事故追悼慰霊祭」に出席し、改めて「安全・安定輸送」確立を誓い「献花」を捧げました。

国労東日本本部は、「安全・安定」輸送の確立をめざす取り組みは最大の課題であり、常に何よりも「安全・安心」を最優先に労働組合が原点到に立ち返った運動を続けていくことを強く訴えます。

護憲・平和・民主主義・国民生活を守る闘いは、今日まで多くの先輩が脈々と築いてこられた「平和・民主主義」を守り将来に引き継ぐために、予想される総選挙に勝利するために、広範な統一戦線を構築し共に奮闘する一年にしましょう。

組合員・家族の皆さんのご健勝を祈念し、2008年、新年のご挨拶とします。

東日本本部

執行委員長

執行副委員長

書記長

法対部長

教宣部長

組織部長

調査部長

組織・調査

特別執行委員

青年部長

婦人部長

会計監査員

書記局

国鉄退職者組合東日本連絡会

国労家族会東日本連合会

貨物協議会

東日本協議会

関東協議会

東北協議会

自動車協議会

職能別協議会

運輸協議会

運輸協議会

工務協議会

電気協議会

工作協議会

伊藤 秀樹

松井 正義

高野 苗美

山根 圭吉

伊藤 隆夫

武田 幸喜

武笠 秀也

青柳 義則

平田 正男

木村 忠義

佐々木久恵

古川 数行

鈿持 英夫

松本 正吉

松本 久史

中台 信夫

武笠 道夫

羽切 信夫

降旗 好己

北沢江利子

齊藤 勝

吉田 秋雄

齋藤 勝

吉田 秋雄

岩井 幸二

大越 喜一

大倉 満

唐澤 富雄

五味 昭善

福士 智夫

木立 幸夫

後藤 征二

藤澤 安男

大津 幸夫

中沢 唯

高橋 広

小野 浩美

佐藤 治

今こそ施策の検証を!!

職場に問題は山積み

東日本本部は第21回大会以降、①東日本本社に対する「制度改善署名」②和解後の「職場実態調査」③会社施策の「検証委員会設置」の三つを大きな柱として運動を展開しています。とりわけ、大会では多くの代議員からこの間の効率化施策により、全系統に渡る労働条件の悪化や、安全で安定した輸送を脅かしている実態が報告されました。

こうした中、昨年12月10日には各職協の議長・事務局長にお集まりいただき「施策検証委員会」の設置と今後の進め方について意思統一を行いました。その意味で、新年号特別企画として各職協より「この間の検証と課題」について声を寄せていただきました。以下報告とします。

運輸

新たな雇用制度で改善されるか

業務委託は問題だらけ

議長 五味照善

「NF2008における今後の駅のあり方」は、「びゅうプラザを駅への組織へ」「八王子・横浜支社の業務委託」は、2007年4月1日に『完全実施』されましたが、その他の施策は、2008年度中までに、それぞれバラバラに提案・実施されてきています。

業務委託が早期運転再開に逆行している実態を生んでいること、当該駅の40歳代の若年者含めて出向に出されておられ「シニア雇用の場」とはなっていないこと等問題が発生しています。契約社員が職場に定着しないという声も受けとめ「社員化ルール確立」が

求められていますし、労働組合への組織化も課題です。



「Suica・PASM O」の相互利用サービスは、「シームレスなサービス」の提供」との一方で、10月12日自動改札機一斉ダウンで

求められるし、労働組合への組織化も課題です。

びゅうプラザとみどりの窓口の統合では、作業スペース等に問題あるという声があがっており、今後は業務分担での問題についても課題となります。

MV30やもしもし券売機は、切り捨てられる対面販売で地域との共生・サービスの提供・一人勤務の拡大が課題です。

運輸

食う・寝る・トイレは最低の労働条件

議長 木立幸夫

車掌関係では、首都圏での普通グリーン車業務委託の普通グリーン車業務委託

運転士関係では、「ダイヤ改正」の都度乗務効率が高くなり、会社曰く「100%に近ければ近い程よい」とする考え方で、私たちが人間扱いしていないことや、拘束時間が増えという実態があります。私たちは、人間である以上「食う・寝る・トイレ」タイム

の要求は、労働者として最低の労働条件です。さらに、標準人員数をも下回る要員体制で回している実態も見逃せません。

検査では、会社施策の「メンテナンス近代化Ⅲ期」を経て保全一元化の元、車両の「総合車両センター」と「車両センター」という名のもと、車両基地の整備が進められ、新系列車両の大量導入で各職場は大幅な要員減での作業が続き、「ヒューマンエラー」と言う名で片付けられない故障が続発しています。さらに、ブラックボックス化が進み、調査・部品交換もメーカーが行うという事態も改善されていません。早急に、技術力も含めた抜本的な改善が急務となっています。



（睡眠時無呼吸症候群）検査導入による転士資格の問題、「ライフサイクル」の会社側の修正提案のもとどこまで本施策を切り崩せるか等、問題は山積みしています。

検査サイドでは、車両故障等で首都圏輸送障害が後を絶たない中、すばやい復旧作業をどのようにして構築していくかが問われていますが、公共交通・国民の足としてのJRの使命を追求していかねばなりません。運輸・交通産業として、『安全と効率化を天秤にかけてはいけません。』ことで、会社側と対峙していきま

最後に、運輸職場は東労組の牙城と目されていますが、東労組・組合員をも巻き込む要求作りで前進を図り、組織拡大に結びつけた運動を構築していきたいと考えます。今年も宜しくお願致します。

工務

メンテ・強制出向9年

パートナー会社と交渉体制を

議長 藤澤安男

鉄道始まって以来と言われる「メンテナンス合理化」の実施から6年が経過した。国労が反対してきた「自らの設備管理と一貫した施工体制」を切り離し、全面外注化を推し進める中でそ

の矛盾が一層露呈してきています。大合理化の先駆けとして1993年から始まった「検査周期の変更」「保線管理システムの導入」「自動遊間測定車の導入」「レール

特別企画

「検証と課題」 職協が語る

安心して

利用できる JRへ 働き続けられる



ルボンド・絶縁等の業務移管「巡回周期の変更」と機械化・装置化が進み技術者が経験を通過して培ってきた技がほとんど簡単に放棄され、それらが全てカバードできるが如くの勢いで「メンテナンス合理化」に突入しました。

我々国労は「JRは設備管理、パートナー会社は施工にそれぞれ専門特化」という会社の主張に対し、若手社員の育成・3K職場及び安全の切捨て等を中心に過去に例を見ない闘いを構築してきました。

しかし、会社側は強引にこの合理化を推し進めましたがパートナー会社に業務移管した作業をやらされたり、パートナー会社の都合で「人が足りないから」と線路閉鎖責任者で駆り出される事なども発生しています。特に、3年契約でパートナー会社に向向している仲間がJR復帰を希望しても会社はプロパー育成が出来ないから、と出向延長の発令を強行、9年も出されたままの人が出てきます。出向者は2〜3連夜が当たり前、責任だけは押し付けられて一度事故など起こしたものなら警察の取調べのように犯人扱いです。新体制発足後バケットの置忘れによる列車追突事故、山手線で、HEP&JES工法

による軌道変状で32万人に影響を及ぼす事故から、日々事故の速報が途切れることはありません。

今後、エルダー制度により60歳を過ぎた仲間が出向に出されます。「安全で、安心して働ける職場環境」を目指して、点検・摘発活動を中心に、各職場の置かれた条件に応じた活動の強化、パートナー会社との交渉体制の確立、その集大成としての組織拡大を展望し

電気

輸送障害多発原因は労働強化 やりすぎ合理化、要員不足

議長 中沢唯

(1) 一昨年首都圏で大きな輸送障害が多発をしました。昨年7月4日には首都圏輸送障害低減に向けた対策が東日本会社から発表されましたが発表後も輸送障害が続く、国土交通省から警告書が出される事態が続きました。輸送障害低減対策の中身をみても、拠点の配置や新たな宿直制度の導入など我々が設備メンテナンスの交渉時に指摘した内容になっていきます。それぞれ各支社で交渉が持たれたところもありますが、輸送障害多発や長時間復旧がかかる根本原因は、やりすぎた合理化や効率化に原因があることは誰がみても明白

た日常活動に取り組む必要があると考えます。



です。今後も安全に対する労働組合としての取組みが重要だと思えます。

(2) 労働組合としての当面の任務としては、設備事故の原因と背景を専門的立場から究明することはもちろん、全国組織である国労の優位性を最大限活用し

工作

車両メンテナンスの検証を

議長 小野浩美

1. 車両メンテナンス第3期の検証と外注化施策との闘いに向けて

平成14年度から3年間を対象に「①効率的な業務体制の構築、②保全一元化の推進、③新たなライフサイクルの構築」を車両メンテナンス第3期として行われてきました。その結果、首都圏では3工場から2工場に統廃合が行われ車両検修両数が増え、地方では職場ごと外注化し作業者は出向扱いされるなどで、慢性的な要員不足で労働強化が進み、依然と車両故障は後を絶たちません。「安全で、安心・快適な車両」を提供することは、私たち工作労働者の使命であり、いまほど労働組合として「安全・安定輸送」に対する取り組み

ながら全国交流などを開催して共通認識を図るとともに労働組合として企業へのチェック機能を強化する取組みが重要だと思えます。また、設備実態を調査して正確なデータを準備して安全面からの改善申し込みを要求していく取組みを継続していくことも重要であると思えます。

(3) 電気関係職場では、設備メンテナンス合理化の矛盾点や勤務管理システム(JINJRE)導入・多発する輸送障害など解明しなければならぬ問題が山積しています。電気協議会は、職場からの仕事総点検などを展開しながら、これからの職場改善や労働条件改善に向けて仲間と議論しながら取組みを強化していきます。

み強化が求められていると実感しています。そのために、車両メンテナンス第3期の検証をもう一度掘り起こし、「何が安全・安定輸送に対して問題なのか」を追及しなくてはいけないと考えています。また現在、どこの職場でも同様なことが言えますが、団塊世代の大量退職とあいまって要員補充が極端に少なく、業務の一部やすべてを外注化として拡大されている傾向が強くなってきています。JR各社の工場関係を見ますと、私たちが日本の各工場より外注化がはるかに進み、以前は外注化に反対し「すべての業務は直営で」と、闘った記憶はありますが、工作協議会の中で議論を十分深めあ

また、認定された方の職場は、工場が72名、機関区26名、客貨車区4、自動車3、電力1、船員区5、駅等その他13名であり、圧倒的に鉄道車両の車体や部品の整備・組立て、解体などに従事する工場労働者が多く、現在でも形式車種によっては石綿が混入されている報告がされています。国労本部や東日本本部とさらに連携をとりながら、各地方で発生しているアスベスト被害についての調査・解決に向けた取り組みの強化を図って行かなければならない課題です。



たいと考えています。

2. アスベスト被害拡大に対する取り組みに向けて

国鉄時代からJR発足以降今日までアスベスト被害で124名(内80名が死亡)が業務災害認定され、新たに46名が業務災害申請をしていることが明らかになっています。

