

# 国労東日本

(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. 674 定価  
20円

2008年

7月 30日

もう一人の仲間を国労に  
大胆に訴えよう  
職場機関紙交流 特集

## 職場機関紙を発行しよう

# 機関紙活動を通じて分会活動の強化を！

暑中お見舞い申し上げます。

さて、国労東日本本部は6月21日、各地方・地区本部組織部長会議を開催、「新規採用者対策中間総括」について意見を深め合う中から、今後の取り組みについての意思統一をしました。それを前後し、各地方においても組織さらには教宣と一体となった会議が例年以上に多く開催されています。今号は、東日本に寄せられている各職場の機関紙特集号としました。職場交流から組織強化・拡大に向け奮闘しましょう！

## トイレがないのはなんでなん？

駅事務室にトイレがないのは極めて不便です。現在、分会組合員がいる10の駅のうち事務室内にトイレがあるのは、4駅に過ぎません。

泊り勤務の職場ですから、生活を営むための最低限の設備があつてしかるべきです。ところが、寝室、浴室、流し台はあるものの、トイレがないのです。(陸前原ノ町駅のみあります)

室内にトイレがない問題点としては、①駅は一人体制ですから、旅客用トイレに行くためには、事務室にそのつど鍵をかけなければいけない。②旅客用トイレが使用中の時もある。③その間窓口に来た利用客をより長い時間待たせることになる。④就寝し、翌早朝トイレに行くために、いちいち上着等を着なければならぬ。⑤トイレが近くにないことによる、精神面からくる体への負荷、などが上げられます。かつて「・・・は何でだろう？」という流行歌がありました。各種防災機器、諸設備のある、立派な地下駅事務室を見るたびに、「ここにトイレがないのは何でだろう？」と思わずに、いられます。

今年10月から始まる、仙台・宮城DCに併せて「仙台駅ではペDESTリアンデッキの床整備や拠点駅及び観光の整備が行われています。

ひと目に付くものではないが、トイレの設置も早急にというのが、切実な願いです。

仙石線駅連合会「だんけつ」222号より

## 穴戸さんはペンを置いた

7月4日から7日にかけて昇進試験が実施された。今回の助役職等試験で穴戸さん(出向)の21年間の闘いは終了した。それは、来年の3月末で定年退職をするからである。

## くだわって助役試験を受け続ける

分割・民営化以降の国労組合員への差別、この差別を明らかにするため、穴戸さんは試験制度発足から助役試験に挑み、落とされても毎年挑み続けた。その間、業務で得た知識を国家資格試験にも挑戦し、建築設備士など20を超える国家資格を有している。JRの昇進試験は国家資格試験より難しいのか。まったく理解できない難題であるが、東労組組合員が受かっている。また、国労組合員では受からず、脱退して東労組組合員になると受かるといふ不思議な試験である。

私も、昇進試験を受けて闘うという方針が決定されてから受験することにした。金曜日の受験者で東北工事事務所所属は、穴戸さんと私の間に1名か2名が入る。毎年変わらないのは両名で、間に入った人は合格したのか、受験日を変えたのかわからないが変わっている。きっと受かったのだろう推測している。

昨年の試験終了時「来年は定年退職の年度なので受験は出来ないうらから、後は頼む」と励まされた。しかし、穴戸さんの誕生日4月1日で合格した場合、2月の昇格発令に間に合うため、試験有資格者となることが判明し最後の闘いに挑んだ。

## 闘ってこそ前進する

この数年間、私は穴戸さんの背中を見ながら試験を受けた。私ならばここまで出来るかと自問している。一年の中で一番いやな日は昇進試験の日、勉強して合格するなら頑張るが、助役資格者を発令しない職場で合格することは皆無に近い。それでも受け続けるのか。一週間前から気分が滅入る。7等級試験を受験する組合員が言った「合格しないと思う。しかし、私は成績が悪いといわれたくない。だからやることはやりたい」。

国労の闘いは、採用差別事件の解決、職場の労働条件改善そして職場で起きている差別解消の闘い、身をもって差別を明らかにさせる闘いは苦しく、厳しい。しかし、会社はこの闘いを一番恐れていると思う。

昇進差別の和解で試験制度は変わっているというが、東北工事事務所では変化は見えない。東日本本部は、助役試験を21年間受け続けた国労組合員がいたことを確認し、宍戸さんの21年間の闘いを無駄にしない闘いを望む。

東北工事事務所分会「ろばた」720号より

## 口先だけの「究極の安全」が原因か 国分寺変電所火災事故は未然に防げた

今年4月10日に、中央線・国分寺変電所で発生した火災により中央線が7時間不通となり50万人に影響を与えた事故で、国土交通省はJR東日本に対し、原因究明と再発防止の徹底を求める警告を行ないました。

### 出火原因は「せり出しによる漏電」

会社は国交省の警告を受け、鉄道総研に協力を依頼し原因究明を行なっていました。6月13日に「出火原因と対策」を発表しました。

原因は「遮断器が正常の位置より約15ミリ事前にせり出し（振動による）、接続箇所隙間が生じて不完全接触となり、発熱して損傷・地絡に至った」としています。

また、この地絡時に「一部接地線の不備により通信ケーブルが焼損したため隣接変電所を自動遮断させるシステムが動作せずに1時間半にわたり隣接変電所から送電が続けられていた」というものです。

### 横浜支社でも同様の事故が

平成15年8月にも南武線・武蔵溝ノ口変電所において「遮断器せり出し」による同様の事故が発生しています。この時は地絡継電器も隣接変電所への連絡遮断も動作したので最小限の火災で治まり、2時間半程度で運転再開となりました。

事故検証後メーカーは「保守側の差込不備」との見解を出しましたが、遮断器の構造を見たベテラン社員が「構造的な欠陥で振動によるせり出しもありうる」との意見を横浜支社・電力課に上げ、横浜支社のみ、がこの意見を取り上げ再発防止恒久対策として「ストップパー」の取り付けを実施しました。この時の対策会議には本社代表も参加していましたが、その対策を水平展開せずに「各支社任せ」としました。

この時点で本社が同種設備に対する恒久対策を全支社に指導していれば今回の国分寺変電所の火災は未然に防げたのではないのでしょうか。

事故の芽を少しでも摘むことが会社の言う「究極の安全」なのではないのでしょうか。

### 合理化とコストダウンも要因に

JR東日本は、ここ5～6年で急速な合理化とコストダウンを進めてきました。

以前はこの変電所でも「アーク検知器（アークを検知し事故になる前に電気を止めるシステム）」が設備されていたが、部品の一つである受光板が製造中止になったことを理由に、自火報（煙感知器）を代替にして使用廃止するなど、過去の教訓が活かされていない「本社施策」が今回の火災事故を引き起こしたといっても過言ではありません。

急速な要員削減を進め、緊急時の要員確保にも時間が掛かり、事故復旧はパートナー会社頼みになっている状況に加え、

ベテラン社員が退職者する中で、技術継承が追いつかず、現場からは不安の声が上がっています。今回の接地線誤接続が技術低下を物語っているのではないのでしょうか。

「国労横浜電力技セ分会ニュース」70号より

## NHK新日本紀行 じゃなくて JR京浜東北線奇行その2

日ごろの京浜東北線の乗務たいへんお疲れさまです。私たち車掌は、日ごろの乗務ではお客さまから見られて、精神的にはたいへん辛いものも感じています。こうしたなかでも、乗務中にはけっこう面白いことや笑い出してしまうこともあります。

今回もそんなことを紹介する「JR京浜東北線奇行」の出版です。

### 京浜東北線は寝台列車じゃありませんいから・・・

土曜日早朝の電車は、金曜日の宴を引きずったお客さまが多く乗車されています。特に「上野初電」「東神奈川初電」「蒲田南行初電」は、まだ宴の余韻が残ってるお客さまもいますけど・・・

しかし、土曜日といえども8時近くになれば車内も込み合ってきます。折り返し駅で、座席や床に「お休み」になっているお客さまがいれば、車掌としては「声をかけて起すこと」もたびたびです。「わざと大きな声で」お客さま！座席は寝るところではありません。起きて下さい！それでも起きないと「お客さま！京浜東北線は寝台列車じゃありませんよ！」と、まわりのお客さまからの笑いをとるように起すしありません。

座席で寝ているのはまだましですが、みんなが靴ではいてるところなのにどうして床に寝てしまうのでしょうか？

せっかくのスーツが台無しですよ！！  
そういえば床に○○○座りをしている高校生や若者を見かけますが、家族の方はたいへんですね！一緒に洗濯するのですから・・・

蒲田車掌区分会「分会かべしんぶん」416号より

## JRは運転取扱要員を増やせ！

「いなほ事故」発生以降、JRは防風柵や速度計の増設や強風による速度規制の強化を宣伝しています。マスコミや主管官庁向けに事故防止の姿勢を強調しているものの現場の実態は大違いです。今冬の実態を把握できるだけ調べたら、何と驚くべき実態が明らかになりました。

### 速度規制が運転士に伝わらない

JR東日本は外部向けには大幅な設備投資をしていると宣伝しています。確かに事実でしょう。しかし、設備投資したから安全ではないのです。問題はそれにとまなう職場実態であり安全に対する基本的姿勢です。

風規制を強化することは、それだけ指令員や駅長から運転士に対する「通告」が増加します。しかし運転取扱要員は従来そのままですから当然にも業務が煩雑になっています。一月から五月までに事故速報で見つけ出しただけで9件も「通告

ミス」があるのです。これを見てゾツとしない人はいないでしょう。

風規制は往々にして断続的に続きます。したがって、規制がかかる解除されるが繰り返される場合が多いのです。そのため業務が輻輳して通告失念が発生します。運転士が運転に集中するのも当然で、無線に応答できない場合も生じます。無線難聴地区は無線そのものが届かないのです。

速度規制に伴う通告が伝達されなければ運転士は所定の速度で走行します。事例の中では時速25<sup>km</sup>制限がかかっているのに100<sup>km</sup>で危険箇所を走行したものもあります。本当に背筋が凍ります。

### 運転取扱にケータイ？

JRが根本的に間違っているのは運転取扱業務に携帯電話を使用し始めたことです。携帯電話はそれ自身が移動します。移動する運転取扱電話は安全を無視するものです。代用閉そく採用の時に「閉そく電話」を指定するのは何のためか。この根本を無視するものです。

何でもありの運転取扱では安全は守れません。原則を守って要員を増やしてこそ安全が担保されます。運転取扱要員を増やせ

新潟地方運輸協議会「新潟運協」193号より

### (契約社員)グリーンスタッフの名が国労加入

「明るく楽しい職場をつくらしていきたい」加藤さん  
「短い期間でしたが国労組合員だったことに誇りを持ってこれからも頑張っていきます」辻本さん

古谷副分会長の司会で始まった歓迎会は、杉本分会長の心からの歓迎と激励の言葉に続いてふたりの感動的な決意と、現場での若者らしい率直な疑問と感想も話され、笑いと共感を広げながら、参加した組合員の自己紹介をまじえて、和気あいあいの雰囲気うちに終了しました。

### 「希望者全員を正社員にする力は十分あります」

JR東日本でも契約社員制度が導入されていますが、その狙いは人件費のコストダウンにあることは明らかです。空前の利益を上げながら役員や株主、ごく一部の社員にだけ利益を配分するスタイルは、長い目で見ても企業の活力を奪っていくという指摘もあります。JR東日本は労働者を正社員として雇用する力が十分あります。ヨーロッパでは当たり前になっている「同一労働同一賃金」の原則を目指して、非正規労働者の「希望者全員を正社員に」をモットーにすべての労働者に働きがいのある職場をつくらっていくために、頑張ってくださいませよう。

新宿駅分会「希望と力」48号より

### 最後は国労で退職

梅雨の晴れ間の6月14日、第4回国労大井工場OB総会を行いました。午後3時に無事に終了しました。その後、会場を移して懇親会が行われました。

懇親会では総会に参加できなかった現職の組合員も多数参加し、用意した会場はギョウギウ詰めになりました。

乾杯の後に、OBの皆さんから挨拶と近況報告が行われ、仕事や趣味、地域活動にがんばっている(黒沼氏)。趣味の釣りをしながら京成バラ園で働いている(栗原氏)。元気に仕事、スイカ関係の仕事をしている(河本氏)。エルダー社員で組立職場の仕事を教わっている(石井氏)。昨年、病気をして皆さんにお世話になりました(大塚氏)など、とても退職したと思えない元気な姿を見せてくれました。



参加した現職組合員からは、大井工場から東京総合車両センターに変わり、職場の統合や外注化がどんどん進められている。多くの仲間が田町や松戸などに転勤になった。採用差別の早期解決にはOBの皆さんの力が必要だ、などの職場報告と挨拶がありました。

宴会が進むにつれて、現職時代の話から第二の人生の話に移り、退職しても心は国労、「国労で退職して良かった」という声が聞こえた一日でした。

OB総会開催にあたり、53名に案内状を送りました。44名のOB及び遺族からの返信には、近況報告などのたくさんメッセージが書かれてあり、この紙面を借りてお礼を申し上げます。

国労大井工場支部「大井工場」176号より

### 小作駅の車椅子問題

八王子地区本部は、5月8日八王子労政会館において、拡大分会長会議を開催し、5月〜6月の闘いの取り組みについて意思統一をしました。

また、特徴的な職場実態として、青梅線小作駅の車椅子問題について報告します。

小作駅は、「NF2008今後の駅のあり方」の会社施策により、それまでの2テツ体制が昨年3月に1テツ1日勤に、4月から「かいじ企画」に「一括業務委託」されました。



そうしたなか、4月3日より、5時58分の電車(休日は5時50分)に車椅子利用者が毎日乗車することになりました。

この時間は、仮眠時間(6時20まで)中であり、扱いついては、当初「かいじ」線区駅長が「小作の社員が超勤でやるのが当たり前だ!」のような発言をしたために分会が抗議し問題となりました。

その後、支社・「かいじ」で調整し、休日はJR管理駅の河辺駅助役が、平日は附近在住者等の「かいじ」社員が対応するようになりましたが、それでも5月は小作駅社員が8回超勤対応で協力しています。

### 1テツ1日勤が問題

『日勤者が帰れば翌朝9時まですべてを1人で対応。そのうえ貴重な仮眠時間を削られては身体が持たない。』と、小作駅の仲間の率直な意見です。

そもその原因は、1テツ1日勤体制への合理化です。こ

の間、支社に指摘してきたように、小作駅は青梅線内でも有数の乗降数・収入を抱える駅であり、これを合理化して委託化したためです。また、この問題は、他の1テツ体制の駅にも波及していくことが予想されます。

地区本部は、今後も小作駅の仲間と連携をとり、引き続き問題解決に取り組んでいきます。

国労八王子地区本部「国労八王子」98号より

# 首都圏並みの痛勤列車

東北本線上り盛岡19時45分発北上行き普通列車は首都圏で通勤ラッシュでなれたベテラン車掌でも手こずる猛烈に混雑する列車だ。担当車掌は盛岡運輸区北上派出（当分会の車掌班）受け持ちの電車だ。

平日の盛岡駅場面での様子を紹介しますと、発車5分前からIGR（いわて銀河鉄道）などからの乗り換えをしたお客様などが当電車で一気に押し寄せてくる。車掌は約1分位前に発車予告ベルを鳴らすが、電車の乗車口に乗り切れないお客様が溢れかえり車内放送や直接出入口に行き「車内の中ほどにお進み下さい。御協力お願いします」の連呼し、なんとか超満員の電車に乗っていただき発車する。勿論、自分自身の判断で電車を諦めるお客様も相当数いる。



毎日通勤が痛勤電車となった2544M乗務員もお客様もストレスピークに

「と毎日のように社員の声、お客様の声を上げているが旧態依然の状態が続いている。

北上駅連合分会「けんまい」1137号より

※「2544M」は6月末より、2両から4両編成となりました。

追伸 機関紙「けんまい」は、2007年10月、東北労働金庫岩手県本部から、第十三回ろうきん「手作り機関紙コンクール」において、「最優秀賞」を受賞されました。

# 人間らしく生き、働ける職場の確立を！

会社は、労働時間短縮の取り組みを、「最大限の取り組み」と位置づけ「不要・不急以外の超勤はしない」と言っているが、現場では依然として、超勤問題、サービス残業が続いている。その実態が「両保ニュース」に掲載されているので、その部分を「掲載します。

夕方の点呼で「〇〇さんが1時間の超勤」と報告をしているが、誰もが「1時間以内で終わらせたい」という気持ちから「1時間超勤」と報告している人がほとんどだ。結局は終わらせるのに1時間以上が当たり前、「業務量増加」や「要員不足」であることが鮮明に現れている証拠ではないのか。

## 夜間作業が1人5〜7回、出向者はその倍！

国鉄時代、夜間作業1回に付き夜間重労働手当（一晚3,000円）が支給されたが、JRが発足してから、その手当が廃止され、今ではメンテナンス新体制が移行されてから6年が経過し「効率化」が先走り、結局は「業務量増加」や「要員不足」となり「労働強化」となって現れている。

新小岩保線技術センター管理科の6月の夜間作業は1人5〜7回ある人もいたが、その多くは国労組合員である。一方、東鉄工業の出向者の夜間作業はその倍であり、やはりその多くが国労組合員となっている。

夜間作業は個人差があると思うが、「日勤の2倍以上疲れる」といわれている。東鉄工業の出向者は、夜間作業で現場から帰ってきてからの実績整理や検査物整理等で超勤をしなければ終わることができず、まして連続連夜の中の連夜作業で、責任者となると精神的な疲れも多くなり、それに見合った手当も支給されない。夜間作業が増え、団体交渉で追及すると、その時は改善されるが何ヶ月かすると同じような状況となってしまう、なかなか改善されない。

## 最大の原因は合理化にある

超勤について「何とか仕事を終わらせようとする意識が低いのか」といろいろな背後要因や意見として「上がっている。また、夜間作業が多い理由として「仕事量が多い」「人がいない」といった声も聞かれるが、その多くが合理化によるものだ。「メンテナンス体制」の問題が発生の都度、団体交渉を開催、確認したことが守られず放置されている問題もあり、この施策は破綻していると言える。人も労働条件も「JRに戻せ」の基本スタンスでの取り組みは変わらない。

国労新小岩保線分会「両保ニュース」NO234号より

がん予防・検診から治療まで、がんを支援！  
 健康支援金をプラス！  
 通院も入院も同額保障に！  
**健康応援団 MAX**  
 アベニール 株式会社  
 〒105-0004 港区新橋5-15-5 交通ビル3F  
 ☎03-3437-6810 ☎03-3437-6822  
 アフラック (Aflac) がん保険・がん検診補助金  
 東京第三支店本部 第三支社  
 〒163-0458 東京都練馬区2-1-1 練馬三井ビル  
 Tel.03-3344-1889 Fax.03-3344-4036  
 資料請求したいお客様への個人情報の利用目的は、アフラックの各種商品やサービスの案内・提供・維持管理とあります。  
 〇詳しくは、パンフレットや「ご契約のしおり・約款」をご覧ください。