



第72回地方大会から



荒川区西日暮里2-55-1  
国鉄労組東京地方本部  
発行責任者 鎌田博一  
編集責任者 地口明世

No.1861

2022年  
3月1日

## 国労加入を 大胆に訴えよう

鶴間 武

JR貨物  
隅田川機関区



まず、貨物会社の新人事・賃金制度についてです。新人事・賃金制度が導入されながら隅田川機関区では他労組組合員がいわゆる小集団活動を激しく推進しはじめた。業務時間外に仕事に関係することを行うことは、本来業務に支障をきたすのではなく懸念している。

若い人達には、理想と現実のギャップがあまりにも大きく、この仕事を長く続けるか、この会社で頑張ろうとか思えなくなるのではないか。上部機関への要望として、この人事・賃金制度は改善して欲しいところか、廃止の運動を強化していただきたい。

次に、職場の要員問題です。運転士が約60名おりますが、その中でシニア社員が12名です。新規養成の運転士が増えているものの臨時列車が運転され、千葉機関区の仕事も受け持たなくてはならないこともあり、新しい線路を覚えなければならず、そこにも人員をとらえている状態です。シニア社員は国鉄採用の方々なので、5~10年後には退職されます。このままの状態が続ければ、年休はおろか特休すら取れなくなるのは明らかだ。疲れが残つたまごとく事故に繋がっていく。今後は臨時列車が増えても、退職者が相次いでも、年休が確実に取れる人員を確保する取り組み強化が必要だ。

最後に22春闘についてです。貨物駅の輸送係に配属される新入社員は、およそ4~5名程度になります。そのうち半分程度が毎年退職しているように思う。貨物駅で輸送係は、とてもきつい仕事だと思うが、私が入社した約30年前には、そこまで多くの人が退職することはなかった。業務内容に見合う賃金ではなくなってしまった。だからではないか。自分でこの仕事をしてでも、正直なところ割に合わないなと思うことが多いあり、加えて休みがなかなか取れない状態が続いてしまえば、続けられないなと思つてしまふのも納得できる。更に条件の良い他の仕事が見つかれば、就職するでしょう。未来を背負つて立つ若者が生きていくには、とても辛く苦しい世の中になつてしまふような気がする。

22春闘は客貨一体の闘いで大幅賃上げを獲得、必要な人員確保できるようにしてほしい。コロナ対策や平和環境問題、モーダルシフト並行在来線の第3セクター化など、政治課題も大きく関係するが希望の持てる世の中、労働者に生活が保障される制度に向け、東京地本には時期総選挙での野党共闘の奮闘を要請する。

野澤 浩司

東京支部  
北千住駅

今年の定期昇給2分の1についてですが、定昇がまだある人間は、退職金などいろいろ困るので、粘り強く交渉していただきたい。夏季手当、年末手当も、今までの内部留保を会社は多数持っているので、現状維持を強く求めて、地本からも伝えていただぎたい。

おととし10月より新幹線通勤になり、住民税が上がつて困っています。地本からモニター制度を再度復活するように、強く申し入れを行つていただきたい。

先日、支部の次世代交流会に参加しま



大橋 崇彦

大宮地区本部  
大宮車掌区

大宮支社では、3年前から本体に現職エルダーの採用が導入されており、5月に退職を迎える組合員も本体の採用を希望したが、乗務エルダーの再雇用はないと通告を受け、再雇用先は、新幹線清掃の提示があり、会社の再雇用制度に見切りをつけ、退職に至った。何もできないもどかしさを感じ、情けなく自責の念を感じる。

さいたま車掌区では、来年3月に退職を

した。組合に入つていない若者も参加しました。次回からはもう少し集められるよう頑張りたい。

次に職場の事です。私は北千住駅にいますが、今南口は終日遠隔対応で、不慣れな方が多く困っている。券売機も先日、3台あったのが、ついに2台になつてしまい、締切作業時は券売機を使えないといった苦情がある。予定では、北口の方から1台持つて行く予定になつていますが、やっぱり無人の改札口なので、最低限度のことは会社に要求してもらわないと困るので、地本からも伝えていただきたい。

今年の36協定は私も出ましたが、うちの組合は當時3人いて、9票取りました。分会の掲示板も来年の4月で無くなつてしまふので、どうにか1人でもいいから、組合員を増やしたいと思っています。

コロナワクチンについてですが、同調圧力により打ちたくないのに打つた人も多いという話も聞いています。



迎える組合員は、すでに現地現職乗務員エルダーとしての内示を受け、大宮車掌区への現地採用がないことに当惑している。65歳まで安心して働く希望に沿った出向先の確保に向かう対応する努力、義務を負うことが求められると思う。

乗務員制度の見直し、ジョブローテーションが実施され、大宮での埼京線ホームの詰所は待機所に変更され、食事に必要な設備も撤去され、10分かけて本区に戻り、着発40分の制限された食事時間で、トイレも行く余裕もない状態。睡眠時間も4時間を切るのはザラで、乗務行路は大宮を発車して新宿折り返し5分、さらに武藏浦和で折り返し8分、また、新宿に行つて5分折返しで、大宮に戻ると約3時間に及ぶ連続業務が各行路に設定されている。

乗泊地ではシーツ交換も乗務員自身が行い、年間で約14時間の労働強化につながる。ジョブローテーションが導入され、12名の社員が同業者や他系統に転勤し、今年もすでに9名が転勤している。働き方改革の真の狙いは、人事異動を通じた労務管理の強化で、労働運動の職場活動の規制と排除、組合の弱体化を図るものであり、職場での指導者不足、安全風土は崩壊、危機的状況に追い込まれていくことは間違いない。

最後に組織強化拡大についてです。現職エネルギー再雇用はしないことが表面化し、職場は組織拡大運動より、今後の個人の進路選択に比重が傾きかけてきた。コロナ禍の影響で感染を恐れ、仕事だけでなく、私的時間も含め、日常的な生活様式が変化してきた。ジョブローテーションの乗務員の入れ替えも激しくなってしまい、仲間同士だけでなく、若い人たちを食事に誘えない状況であるが、現実と向き合つていいこう。

私のいる池袋駅改札で、非番で熱を出した社員に陽性が判明した。会社は1徹同じ窓口で働いた3人をすぐ検査させればよいものを、さらにもう1徹させたため、もう1徹した3人の社員もまた、検査を受けるという羽目になつた。現場では勤務を回すためには私たちの健康の心配など二の次であることが明らかとなつてている。

乗務員制度の見直し、ジョブローテーションが実施され、大宮での埼京線ホームの詰所は待機所に変更され、食事に必要な設備も撤去され、10分かけて本区に戻り、着発40分の制限された食事時間で、トイレも行く余裕もない状態。睡眠時間も4時間を切るのはザラで、乗務行路は大宮を発車して新宿折り返し5分、さらに武藏浦和で折り返し8分、また、新宿に行つて5分折返しで、大宮に戻ると約3時間に及ぶ連続業務が各行路に設定されている。

乗泊地ではシーツ交換も乗務員自身が行い、年間で約8分費やし、労働時間Bに加算され、

睡眠時間も4時間を切るのはザラで、乗務行路は大宮を発車して新宿折り返し5分、さらに武藏浦和で折り返し8分、また、新宿に行つて5分折返しで、大宮に戻ると約3時間に及ぶ連続業務が各行路に設定されている。

乗泊地ではシーツ交換も乗務員自身が行い、年間で約14時間の労働強化につながる。

ジョブローテーションが導入され、12名の

社員が同業者や他系統に転勤し、今年もすでに

9名が転勤している。働き方改革の真の狙いは、

人事異動を通じた労務管理の強化で、労働運動

の職場活動の規制と排除、組合の弱体化を図る

ものであり、職場での指導者不足、安全風土は

崩壊、危機的状況に追い込まれていくことは間

違いない。

最後に組織強化拡大についてです。現職工

ルダー再雇用はしないことが表面化し、職場は

組織拡大運動より、今後の個人の進路選択に比

重が傾きかけてきた。コロナ禍の影響で感染を

恐れ、仕事だけでなく、私的時間も含め、日常

的な生活様式が変化してきた。ジョブローテー

ションの乗務員の入れ替えも激しくなつてしま

い、仲間同士だけでなく、若い人たちを食事に

誘えない状況であるが、現実と向き合つていい

こう。

私のいる池袋駅改札で、非番で熱を出した社

員に陽性が判明した。会社は1徹同じ窓口で

働いた3人をすぐ検査させればよいものを、

さらにもう1徹させたため、もう1徹した3

人の社員もまた、検査を受けるという羽目になつた。現場では勤務を回すためには私たちの

健康の心配など二の次であることが明らかになつた。現場では勤務を回すためには私たちの

健康の心配など二の次であることが明らかになつた。現場では勤務を回すためには私たちの