

第126回地方委員会特集号

委員の全発言を掲載



国労せんだい

No. 2695
2015年3月31日
発行責任者 大沼 元
編集責任者 武田 昌仙

仙総支部台車分会

渡辺委員



◆エルダー労働条件改善

支部・分会に担当者配置し現場に出向くなどして実態集約。だが上部機関に提出しても交渉窓口がなく前進せず、関心も薄れてきた。

そこで、現職の要求にエルダー組合員の要求を押し込んで交渉してもらった。

平行してエルダー組合員は現場のセンター長へ、分会は科長へ、また安全衛生委員会では他労組を通じ話してもらい何点か改善が。

現場で話を聞くと、「サービステックが暗く危険、チェック表等も見えにくかったが3年越しで照明がついて良かった」と協力会社の方も話していた。今年も取り組む。

◆アスベスト問題。支部に対策委員会を設置し、分会も対策委員会を配置。2ヶ月に一度、支部対策委員会を開き、本部・地本のアスベストに関わる交渉経過や提

起、学習。特殊健康診断結果の集約、現場でのアスベスト使用の点検等について意思統一。

昨年12月、新幹線の解体場に在来線車両が。ブルーシートで車体下部を覆っていた業者の方に聞くとアスベストが使用されており養生しているという。

総務課に確認するとその通りで、周りには何もなかった。周りには何もなかった。周りには何もなかった。

しかし長期間野ざらしにされ、組合員から今後の見通し等周知を希望する意見があり、支部情報に掲載。

また地本アスベスト対策委員会に報告し、会社に取り扱いを求め、その一ヶ月後に業者が解体した。

◆支部は第4回アスベスト問題学習会を5月22日に利府コミュニティセンターで開催予定。

講師は神奈川県労働安全衛生理事の池田氏と幹総で初めて健康管理手帳を取得した先輩を予定。地本の支援を。

◆生活実態アンケート。様々な立場の方(エルダー・GS・協力会社等)から協力を得ている。実体に見合った様式で要求の根拠にする必要が。本部で無理ならエリアまたは地本で工夫を。

◆組織強化・拡大。台車分会は各種レクリエーション等を開催し、参加の呼びかけを実施。

岩沼駅連合分会

山田委員



◆安全より利益優先の施策が進められている。中間駅のびゅう旅センターの廃止。

会社は地域と共に：と公言するが、地方・地域の切り捨て、サービステック低下。業務委託化。被服貸与が間に合わない状況が続いている。JRのものを着るしかないというブロック長。偽装請負である。

連絡体制も非常に不備。太子堂駅では休憩室・トイレ・風呂・休養室全て男女共用。

会社の勉強会や交渉に話し、ようやく改善作業が始まり今年度中に終了予定。

◆長靴・アノラックも配備なし、交渉等の結果、年末に共用のものが各駅に配備されたが、サイズ不具合など問題は続く。営業用コートは貸与なしで、JRのものを着用。

◆安全より利益優先の施策が進められている。中間駅のびゅう旅センターの廃止。

◆安全より利益優先の施策が進められている。中間駅のびゅう旅センターの廃止。

◆安全より利益優先の施策が進められている。中間駅のびゅう旅センターの廃止。

◆安全より利益優先の施策が進められている。中間駅のびゅう旅センターの廃止。

◆安全より利益優先の施策が進められている。中間駅のびゅう旅センターの廃止。

◆安全より利益優先の施策が進められている。中間駅のびゅう旅センターの廃止。

◆委託駅社員は我々出向社員と同じ労働でも差がつく。新夜勤手当は百分の30。乗車証や割引証、社員証もない。個々人が超勤等手当を管理・計算し提出し出勤簿は捺印。ダイヤが乱れてもブロック長は来ない。問題も多く、彼らと関わり一つ一つ解決を。

◆仙台電車区では、業務委託後に、線閉の確認・連絡体制が一部省略に。川崎事故等、線閉作業の確認の徹底が言われている中で逆行する。

◆国交省に相談中で現在調査段階。国労だけでなく、他労組の仲間と話し合い職場で議論し取り組んでいる。

◆仙山線閉止込め事故。初動が遅く、旅客の救済より運転再開が優先に感じた。中間駅に非常食や用品の配備とディーゼル車両の使用も発表したが、可能なのか今後の交渉課題に。

◆逢隈駅では大雪後、凍ったホームで旅客が滑り怪我。事故が発生してから除雪するという有様。冬期対策の強化を。

◆震災からまもなく4年。常磐線の原ノ町・竜田間は1月31日から代行バス運転。福島第一原発付近の6号線では8μSv、風向きによっては14μSv以上に。

◆勤務者の健康・線量調査の取組を。

◆JR北海道の事故・データ改ざん等は分割・民営化の結果。安全より利益優先の施策がJR発足後行われてきた結果である。

◆北海道だけの問題とせず、

自身の職場をもう一度見直し、安全・安定輸送を確保するため「職場安全総点検・摘発」としつかり物申す取り組みを強化を。

◆組織強化・拡大。支部組対を開催し総括と方針の確認を実施3月27日に第2回の組対を予定。

◆JRの新規採用者と同時にG会社の労働者との関わりも重要。諸問題に関わり拡大に結び付けたい。

◆春闘。14春闘はアベノミクスの正当化のため国が割り込んだ官製春闘。JR東はベアがあつたが格差付き、貨物は15年ベア・ゼロ。

◆支部は2月16日春闘勝利総決起集会、2月20日には10人が中央本部に出向き、激励と「ストで要求貫徹」を要請。

◆2月28日に拡大支部委員会、3月6日・7日の大衆行動、9・10・11日貨物宮城分会の門前チラシ、3月13日支社前チラシ配布、3月16・17日北部現業チラシ配布を予定。

◆「自らの要求は自らの闘いで勝ち取る」「一人はみんなのために、みんなは一人のために」を合言葉に創意工夫した取り組みを実践。

◆地本の事務所。闘いの砦。自由に使える事務所。自由な自治体選挙。安倍政権の悪政に地方から声を。組織内候補者の全員当選に向けて全力で闘おう。

◆仙台保線区分会

◆穴戸委員

◆分会大会開催、運動を進

める。若年退職者2人、エルダー早期退職1人等、体力的・精神的にきつい。辞められないように関わってきたが止められず。日常の関わりなど足下を見つめ、組織強化が必要。

◆仙建工業の出張所等(作並、白石、レールセンター)の統廃合が言われている。分会では臨時の集会を開催し、地本に対して解明と対応の文書を提出し詳細を求めている。特に作並は仙山線であり災害線区。お客様を約9時間閉じ込めた事故を始め、過去にも土砂災害等多発している。

◆災害対応遅れで支社の掲げる「安全・安定輸送」を根底から覆すことになりかねない。白石では組織減のみ。現状でも検査業務が遅滞しており、今後プロパー社員への技術継承も含め危惧される。

◆降雪時の対応も変わり、着雪注意報が発せられると24時間張り付け状態に。仙建の説明も出張所毎に違う。

◆春闘。各班が創意工夫して、それぞれに要求を作成し会社に対処等を求めている。昨年の取り組みでは、職場で出来ることは職場で、難しいものは地本へ提出とし進めてきた。今後大衆行動もあり、参加していく意思統一をしている。



仙総支部台車分会

高橋委員



◆14年度総合車セ業務改善の見極め要求。

仙総・郡工支部で要求突き合わせ、8項目を集約し、工作協議会として地本に提出。

昨年13年度の交渉では、委託会社の準備が整わず教育が進捗しないなど問題点を追求。

会社は「今回の反省を生かす」と回答していたが、今年度の委託教育も不十分だ。唯一の改善点は教育期間が長い設定だということだが、教育が進捗しないことの裏返し。

◆15年度総合車セ業務改善。内容はさらなる業務委託の拡大と現在の職場の統廃合。各分会からの解明要求を集約し、支部として地本に提出。

基本要求も本日仙総・郡工支部で突き合わせを行い、仙台工作として地本に提出する予定。

技術継承問題や安全と品質低下を招く安易な業務委託には反対の立場で、団交を強化していく。

◆15春闘。1月に闘争委員

会を設置し、15春闘の具体的な行動の提起。

一人一要求の取り組みでは、業務改善要求は仙台工作として団交へ、職場環境問題は要請書を作成し、分会代表が「社員の声」として現場長への要請を取り組む予定。

昨年は4分会中3分会が実施、今年は全分会を目標に努力する。

エルダー要求は支部担当者配置し中身の濃い要求作りをしてきたが、出向先会社に届かない課題が。改善が勝ち取れる取り組みを模索していく。

2月26日には支部春闘集会を会社施設で予定し、3月4日には支部総決起集会を開催予定。

◆組織強化・拡大。昨年は各分会で機関として歓迎会や説明会等の取り組みを実施。一方で脱退者を出してしまった。

支部全体で分会活動の活性化を重要な取り組みと位置づけ、組織強化を重点課題とし組織拡大にも目を向けた取り組みを強化していく。

◆放射能問題。放射性廃棄物はガス保管庫に仮保管されているが、満杯に近づき新保管施設のボーリング調査が始まった。総務課への確認では「中間貯蔵施設」を設置すること。

今後も支部は定期的に線量測定を実施し、会社へ責任を持った対応を求めている。

貨物福島分会

橋本委員



◆15春闘。2月12日分会全体集会を開催し意思統一を図った。

具体的取り組みとして、①ジャンボハガキ送付と支社・本社への要請ファックス。②現場長申し入れを3月上旬に設定し、ベアの上申要請と職場改善要求を申し入れ。現場長は真摯に対応している。

③春闘要求署名の実施。国労の署名には非協力の指導があるが、それでも若者が署名してくれる。

◆ストライキについて。貨物会社は手当見直しの提案、職場では昨年の21歳の青年に引き続き、27歳の社員が退職。

若者に夢と希望を与えない貨物会社。なぜこれほどまでに低賃金なのか、貨物社員だけがヒドい目にあわされるのか改めて怒りがこみ上げてくる。

ストについては分会では様々な意見があるが、最高の闘いであるストを要請すること、意思統一し、地本に要請書を提出。客・貨一

体で最高の闘いを。

仙・宮運輸区分会

伊藤委員



◆勤務問題。

一旦指定された勤務の変更問題。交番担当助役が組合員に対し勤務変更を要請。本人は退勤時間に合わせて用事があり断った。

しかし10月7日、会社は電話で「業務の都合で変更したい。臨時行路は別の人に対応してもらう」と通告。本人は納得がいかなかった。

この臨時行路は東労組の団体列車（旅のプレゼント）であるが、同じ車掌であり、組合が違うということ。こまでする必要があるのかと現場長に口頭で申し入れた。

支部や地本と相談し、支社との交渉後、12月1日に現場長の謝罪と勤務は超勤処理で決着。地本の対応に感謝する。

◆3月ダイヤ改正。

12月25日提案後、仙台班1月16日、宮城野班1月19日にそれぞれ班集会を開催し要求集約を行った。今回は列車防護係員省略のワンマン運転から一歩進

み、回送列車を便乗扱いにしている。

また食事・睡眠・トイレは乗務員の特性であり、各運輸区共通の課題。

交渉で会社は、実情は理解するが、乗割交番作成規定に基づいており、一定の制約は避けられず、ダイヤ改正は粛々と進めるという姿勢。交渉の席で会社に自身の夕食の時間や睡眠時間についてどうなのかと質問すると、「乗務員の特性」と繰り返すのみ。

宮城野運輸区、回572Sでの組成点検問題は、回送列車内で行い、便乗列車での異常時対応は本務に指定。効率性と経費削減を押し進めるとのこと。

今後班集会等を開催し、対応を検討していく。

◆貨物問題。講座でも触れられたが、構造的諸課題、人員半減、15年連続ベア・ゼロ、期末手当の年間2・4ヶ月、諸手当の見直しと遠距離通勤の拡大等労働条件は切り下げられる一方だ。

構造的矛盾をこれ以上労働者に押し付けてはならない。

1月の活動家交流集会で貨物の仲間が「やれることは全てやってきた。ストを配置してほしい」と述べていたが、その通りである。

旅客でも交渉は日程ありきで団交の形骸化が懸念される。怒りを込めて、また他労組との違いを見せつける意味でもストを考えると

◆運車部のエルダー配属先の提示が未だにない。昨年

同様であり、情報を。

郡工支部車体科分会

阿部委員



◆15年度業務改善提案。

車体科2組の室内・運転室の解装・機装と台車科では組立ラインの基礎ブレーキ組立作業が委託化提案。この数年、当センターでは第一検修（定検ライン）が委託化され、第二検修（部品検修）がJR本体となっており、他の総合車セと逆であり、在来線の基幹検修基地の役割。車両メンテナンスが損なわれるのではないかと危惧。

また技術力も伴うため、若年出向が前提となっており。仙台支社では車両検修社員数が970人で平成採用が290人、国鉄採用が680人であり、JR本体の若手社員への技術継承もできなくなるのでは。

支部は「仕事総点検」等で改善要求の申し入れ等を行うので地本も協力を。

◆貨物車両所について。2月18日に東北支社で施策説明がされ、郡山車両所では独自案として2人の異動が提案され、面談も終了。当該する組合員は4人。

また6月には3年前に東北ロジスティクスに出向した組合員が期間満了で戻る予定。

個人の希望は元より本部・貨物会社間の和解に基づいた公正・公平な人事を求めている。

◆春闘。経団連は多様なベア配分を提起。276社人事・労務調査を踏まえ「一律定額配分」の他「若年層重点」「職務資格別配分」「業績査定」等である。

ベア変質と格差拡大、労組の弱体化が狙い。労働法の規制破壊阻止も含め、雇用・福祉・平和等掲げ、春闘を地域に広げていく必要がある。

執行部答弁

歌川業務部長

◆エルダー職場の労働条件改善。JR東で76社、仙台支社で12社のグループ会社がある。休日数だけ比較すると一番少ないのが阿武隈急行、東北ロジ、テクノと続き、一番多いのはビルティック。直接交渉の要請が多い。各社回って条件作りをしているが途中だ。出向社員がいるので支社としつかり議論していく。

◆びゅう旅センターの廃止。会社は活用策であり、要員は変わらないとしているが、地域住民に対するサービス低下は否めない。

◆委託出向では毎回、貸与被服が間に合わない状況が

続いており支社営業に強く要求している。

■ブロック長の「JRの被服を着てください」発言は偽装請負になる。改善に向け努力するので事象発生の場合には連絡を。

■仙山線閉じ込め。実質9時間。乗客の視点と労働者の視点がある。支社対策で議論になっている。

保線等では保守用車に30時間連続乗務等大変な実態に。職能別協議会と要求を詰め交渉する。

■仙建工業の統廃合等。分会から解明の要請があり、支社と3回折衝した。

当初支社は具体的内容を把握していないとしたが、レールセンター7人の希望は取ったと認めた。

ただ仙建の経営会議で決定しておらず、決定次第連絡が入る。また出向社員には説明するとしている。

4月1日実施の予定であり、しっかりと対応するよう求めている。

■14年業務改善見極め交渉8項目。3月5日に団交が入る予定。

15年総合車両センター業務改善は、38項目を2月17日に申18号で提出。日程が決まり次第連絡する。

■幹線の8千ベクレル以上の放射性廃棄物の保管だが、会社の言う「中間貯蔵施設」はおかしい。一時保管施設だと思いが確認する。

■特別改札と回送列車便乗提案。いいように扱い乗務手当てだけ削減するという合理化。

車掌として納得出来るも

のではなく、会社の対応に問題あり。2回目の交渉で取り組む。

■郡工支部の要求改善は地本もしっかりとやる。

中島総務財政部長

■仙総支部の5月のアスベスト学習会に対する財政支援の要請。趣旨を受け止め執行委員会で議論する。

原子書記長

■賃金アンケートの内容について。各支部調査部長会議でも要請がある事項。要請事項については本部にも伝えている。全体として取り組めるようなアンケートにするよう再度話をしていく。

■運車部関係のエルダー提示。来年度の総数及び大よその未決定者数は把握している。運車部の未決定の方の調査をし、氏名を教えてもらいたい。

貨物宮城分会

長谷川委員



■15春闘。班集会で取り組み等を決定。現場長交渉、本社・支社へのファックス行動、本社へのジャンボハ

ガキ行動、職場門前行動、諸集会に参加する等。

■ジャンボハガキにはそれぞれの思いと氏名を記載し投函。自分も一昨日、一筆入魂した。

また全貨協が闘争本部に對しストライキの要請をしたとの報告があり、歓迎の声が上がった。

どこで、いつ、何分…どのような形であつても良いのでストを打って欲しいというのが概ねの組合員の声。

■組織強化・拡大。

若手との交流。国労に悪いイメージはなく、話しやすいと言う。ただ国労に若手が居ないのがネックのようだ。

一人では…と言っていたが、今度は2人では…と言う言葉を聞いた。拡大があつた職場の殆どは1人の筈。何が決め手になったのか、加入した方の生の声を聞きたい。

■議題にはないが、国労の単一組織問題。

昨年の地方大会でも発言したが、会社別組合になれば貨物は成り立たない。

組織拡大が国労の第一目標であるならば、単一の組織を守ることも同一であると考ええる。

今の組織形態を維持するよう、地本から本部への働きかけを要請する。

仙総支部運転分会

伊藤委員

■自然災害（強風・大雪等）



による列車運休・遅延について。朝夕の通勤時、東北本線七北田川橋りょうの風規制で頻繁に列車が止まる。会社は通勤時、運行状況をPC等で確認せよとのこと。

組合はバス代行を求めているが、会社は中々応じない。だが朝は支社前や岩切駅までバスを出すこともある。帰日も出すように。

同時に橋りょうの改修など設備投資をして極力運行に支障しないように要請を。また陸羽東線鳴子御殿湯駅東側の橋りょうも頻繁に風規制となる。

委託駅だが、JRで管理とし、風の状況を管理・確認する社員を配置するのも対策の一つでは。

■鳴子・新庄間の大雪による運休はさらに多い。下りのリゾートみのりが中山平温泉の前方で吹き溜まりに合い、鳴子に戻る事象も。冬季間の要員を確保し、必要に応じ除雪車両を運行させるなどして定時運行に務めるよう支社に要請を。

■組織強化・拡大。

昨年、新たな職場に自分も含め50代3人の組合員と20代の若手二人が異動に。教育では皆同じ期間で同じカリキュラム。

我々は教育機関が短いと会社に申し出て、延長する

ことが出来た。

また若手も同様になり、大変喜んだ。自分以外の組合員は趣味などを通じ関わり、仕事や寮生活での不満を聞き解決に努力している。こうした小さなことが、実を結ぶのではないか。

一方で運転分会から脱退者が。他分会の知人友人や支部からも説得したが止められず。個々人のつながりだけではダメと感じた。反省し学習していく。

■15春闘。大幅賃上げ獲得と職場労働条件改善、ストで闘う春闘の構築を。

また貨物職場の実情を打ち破る運動を兼ね合わせた春闘に。

講座でも言われたが、構造矛盾を労働者に押し付けてはならない。貨物・旅客の全組合員でストを配置し大幅賃上げを勝ち取る15春闘に。

■会社毎の労働組合話が聞こえてくる。貨物だけでなく、北海道・四国・九州で働く仲間、国労組合員のことを考慮してもらいたい。

単一組織の優位性は国労の歴史を見れば明らか。今後全国単一組織の堅持を。

仙台駅連合分会

昆野委員



◆仙台駅要員不足問題。出札の要員定数は46・07人。現在46人であるが、短日数勤務者1人、産休1人が含まれ全く足りない。

若手社員が多くこなせる業務が限られ全部回せないのが実態。

この状態で、病休などが発生すると窓口を閉めて対応せざるを得ないが、行列の旅客を目の前に閉めるのは大変であるし、食事・休憩で1時間閉まると他の窓口担当者の負担に。会社の言う「お客様本位のサービス」と矛盾している。

3月ダイヤ改正に向けて職場で議論し要求書を作成。その中で、勤務問題では変形日勤の改善を求めている。

7・55勤務開始と13・40昼休憩（9H・1）と8・25・14・45及び8・55・14・45（10H・1）の改善である。ダイヤ改正の都度、要求しているが、改善されるまで要求していく。

◆業務委託問題。1月29日に仙台駅東口改札の業務委託提案があり、2月16日に職場集会を開催し要求集約。その中では「業務委託はエルダー社員の職場確保というが、プロパー社員を採用している。矛盾しないか」

「委託拡大により現役社員の転勤先が減少している」等の意見が。

分会は12項目の要求を地本に提出し交渉に臨む。

◆分会にはエルダー・嘱託組合員が6人。議題集23Pに記載されているが、組合と直接交渉できるよう、取り組みを強めるよう要請す

る。

◆組織強化。分会は2月19・20日に出張旅行を実施、2月26・27日改札旅行を予定している。

今年は岩切駅の仲間も参加し団結強化を図ってきた。また若手への参加の呼びかけの意見もあり、様々なレクリエーションを開催し、組織強化に取り組む。

郡山設備分会

堀口委員



◆設備分会を設立し4ヶ月。分会執行委員会の議論では、分会機能をどのように活性化していくかが課題であるとし、毎月1回の執行委員会を開催してきている。

今春闘に向けた意思統一の場を設けるため、2月18日、会社施設を利用し分会全体集会を実施した。地本役員も入り、意図統一を図ってきた。

内容は一人一要求を各班毎に集約し、現場での交渉を実施していくこと、また新採獲得に向けた準備をしつかりやること等を確認してきた。

設備分会は、共通する業務課題や問題点も多い。今後は各班集会を開催し、分会機能をスムーズに移行

◆組織強化・拡大。信通班の現状。10年程前は、組合員も多く、職場の中心的存在であり、結果は出ていないが、関わりを持ってきた。時が経過し、職場は6割が平成採用者になり、10年前の若手が今は他労組の役員を担い分会の中心になっている現状。

反面、所属労組の批判をする若手も存在。さらに組合意識がない、関心がないグループがあるが、どちらも組合を辞めるとはならない。

世代の格差もあり、これまでのような組織拡大の運動・方法では来ないのではないかと感じる。

退職が近い方は気持ちが入らず、比較的若い人も「重い」気分。もう少し身軽な気持ちで取り組むことができないと辛いと思う。

自分に残された時間は少ないが、携わる運動を変えていかなければならないのではと考えている。

東北自動車支部
青森県分会

岩崎委員



◆昨年3月3日、富山県小矢部市の北陸道小矢部SAで

宮城交通のバスがトラック2台に次々に追突し、バスの運転手と乗客の計2人が死亡し24人が病院に搬送された悲惨な事故があった。事故原因の詳細は未だに調査中であるが、事故を起こしたバスの運転手の勤務は11日連続であり、前月の2月の休日は3日間だけであった。

自分がいる青森支店も繁忙期には10日間の連続勤務があり明らかに要員不足である。

現在の冬期ダイヤでも要員が不足しているのに2人が出勤に出されていて、公休日出勤をしている。

◆異動問題。青森支店では異動の話があり、2人程候補者が上がったが、他労組役員の担い手がなくなるという理由で異動が止まったとの話。

こんなことがあるのか。交渉で確認してもらいたい。

◆組織強化・拡大。昨年他労組を脱退した方がおり、関わりを進めている。

執行部答弁

歌川業務部長

◆仙台駅要員不足だが、仙台だけでなく、ダイヤ改正の時も多く職場から出されている。

会社の標準数にはCS会議等は計算式に入っていない。年休も18で計算。標準数にとられず、我々の要求を示していく。

10分でも20分でも改善が見られれば誠意も感じるが、

変化なし。引き続き要求していく。

仙・宮運輸区の21時台の夕食も同様。

◆業務委託先の「プロパー社員採用はエルダーの雇用確保に矛盾」であるが、会社は「エルダー社員は5年間。19年がピークだが、その後5年で去られると運用が難しく、少しずつ採用しないと成り立たない」というのが主張。

そうであれば組合は65歳定年にしろと要求が出てくるが、議論を深めたい。

◆仙総での通勤のバス代行の問題。行きは無理やり連れてきて、帰りは責任持たないでは問題あり。

過日の事象は勤務終了後であり対応は難しかったが、今後、帰りの場面でもバスを出すよう団交で要求していく。

◆七北田橋りょうと第二荒雄橋りょうの風速計。羽越本線事故以降、風速20mから25mへ基準値が変更。その後各地で規制・抑止が続いている。旅客の問題が大きい。交運労協での部会で自治体も含めた視野で取り組みたい。

原子書記長

◆業務委託先会社との直接交渉について。各方面を使いが進捗しない状況。い、運車部系にも行っているが進捗しない状況。相手と日程調整し今後も取り組む。

◆東北ロジスティクスに2月12日に賃金改善の申し入れ。社長から「法外な金額」と言われたが、経常利益等

を示し社員還元の努力要請をした。

◆秋田支店の松淵氏の大館への異動について。東北協議会として、2月23日に状況と説明を求める予定。

◆バス東北に対し、2月13日に賃金改善の申し入れを実施した。

◆組合事務所の使用。分会集会等の活用が多くなっているを受け止めており、今後活用を。

書記長集約

1. 15春闘と労働条件改善の闘いについて

◆昨年は、貨物会社の15年連続ベア・ゼロ、夏季手当1・25ヶ月、年末手当も1・32ヶ月と年間を通じ、「超低額」回答の結果で組合員・家族の要求は切実。

昨年の賃金・生活実態アンケートの結果を受け、先の第185回中央委員会において1万5千円の要求を掲げ、15年度新賃金要求は、2月12日に各社一斉に申し入れをし、東日本本部は拡大委員会の方針を確立した。

春闘情勢は、14年春闘に続き、今年も政労使会議で中小企業までの賃上げを政府が要請するなど「官製春闘」による歪な状況が作られている。

昨年の春闘では一部大手を中心に6年ぶりのベアが実施されたが、社会保障費の値上げや物価上昇で実質賃金は16ヶ月連続で減少、実質GDPもマイナス成長。「ベア実施に二の足を踏む経営者が多数派」とマス



コミ報道にあるように厳しい状況だが、職場労働条件改善と合わせ精一杯の取組をしていく。

◆具体的には、仙地指示20号（仙台総行動・東北総決起集会の大衆行動）と合わせ、一人一要求・職場改善要求の集約の取り組み、貨物の仲間に対しての激励行動等の取組や3月8・9日国労青年・婦人・家族による中央行動、また国労本部3・9中央総行動等が取り組まれる。

その先頭で奮闘している本部・東日本本部への激励や支援行動と合わせ地方からも精一杯取り組みをしていく。

◆もう一つの取り組みは、一人一要求を元にした現場長等との話し合いと会社施設等を利用した集会等の開催である。

具体的には、2月14日福島県支部春闘討論集会、2月16日には宮城県支部春闘勝利総決起集会、2月18日郡山設備分会が施設利用で春闘学習会を開催している。今後も2月26日仙総支部

見として伝えていく。

2. 新たな再雇用制度について

◆「今回も出向先の確保が厳しい状況だ」と言われていたが、一昨年や昨年よりは早い提示がされている。だが、現段階でまだ提示されていない組合員もおり取り組みを強める。

60歳を超え、エルダー先の労働条件・環境は劣悪であり、その改善が大きな課題。「60歳超えてやれる仕事ではない」「何キロも瘦せた」「休日が減りきつい仕事は大変」という声や、「きついので最初から希望しない」と、会議等で報告されている。

◆2月20日、「労働条件に関する協約」交渉を本社で行いその際、仙台支社の現状（エルダーの提示問題・労働条件・ミスマッチで辞めていくこと等）を報告。本社は「地方の現状を受け各会社と意見交換していく」と回答。

また今後も受け入れ先が厳しい状況であれば65歳に定年延長し、若年出向も解消すべきと主張してきた。

◆具体的には、5月24日に出向者・エルダー及び嘱託組合員の職場交流会を予定しており、職場の実態から改善に向けた取り組みを強化していく。

またグループ会社への訪問を継続し、訪問を拒否された会社へも再度訪問を求めていく。

◆合わせて遠距離通勤解消に向け支社を通じ改善を求

めてきた。毎年少数だが改善もされており、今後も粘り強く取り組む。

3. 安全・安定輸送確立に向けた闘いについて

■3月ダイヤ改正、15年度総合車両センター関係業務改善、駅業務委託等々、支社提案を受けており、団交の強化を図る。

異常時等の問題では、何度も支社と議論したが、現場の要求とマッチしない状況が今も続いている。

また新システムの導入や更新、新しい技術や機械等の導入時の教育が不十分で、技術継承問題と合わせ職場要求集約の取り組みを要請する。

「安全」には人もお金も時間もかかる（教育）ということであり、仕事総点検運動を再認識しつつ、制度やシステムの検証と合わせ職場問題の改善に向けた取り組みの強化を要請する。

また会社に対し強く改善を求めていく。

■東京電力福島原発事故による放射能問題も大きな課題。

安倍政権は、国民の声に耳を傾けることなく川内原発や高浜原発の再稼働に向けた動きを作っている。改めて脱原発、再生可能なエネルギーへの転換を求め、今後も長く続く闘いに全体で取り組む。

■昨年本部主催による「国労フクシマ交流・視察学習会」が開催され、4月には、昨年1年間のフクシマ交流会の総括会議が持た

れる。

今年の取り組みに対し福島県支部と相談しつつ取り組みを強化していく。

■4年前の3・11東日本大震災では、遠距離通勤があったため問題となった。

帰宅困難や、逆に職場に行くことが困難で自宅待機とされた社員も数多い。

地元職場であれば迅速でより良い対応が可能であった。これまでの異常時等の問題と合わせ更に改善を求めていく。

4. 組織強化拡大に向けた闘いについて

■国労の運動を継承するには組織を拡大するしかない。地本は1月17・18日の組織対策会議において、全分会が組織対策会議を開催する提起を行った。

また加入用紙を全組合員が持ち、組織拡大を意識することも継続していく。

春闘と合わせ職場施設を利用し、新規採用者の加入獲得に向けた意思統一を要請したい。

■組織対策会議での声は、「本気で頑張っているがあと5年しかない。毎回執行委員会で議論している」「趣味のつきあいから忘年会に参加してくれているが、いいおじさんで終わり」「職場の半分は若い人」「分会で3年前から新採者の歓迎会を実施し、ほとんど参加してくれている」「これまでの方法で加入がないのであれば組織対策のやり方含め変化をしない」となど、各分会の中

で一人職場で大変な中でも必死で取り組む組合員の姿が報告されている。

しかし昨年の6月以降組織拡大はなし。

再度全組合員が組織加入に向けた取り組みを相手側の目線に立った行動を展開してもらいたい。

■自動車支部では、「もう一人の仲間を一人ひとりが意識して取り組む」として、交流を中心に取り組みが行われている。まだまだ個人の頑張りを中心であるが、組織としての動きを作りながら諦めない行動の提起が大切だ。

個人から組織的取り組みとなるよう努めなくてはならない。

■奮闘してきた先輩方が毎年退職し、組織減少している現状で、これまで同様の取り組みをやりきるには組合員の負担が大きい。

組織の活性化には青年組織が必要であり、そのためには本気になって「国労に入れ」「国労に來い」と呼びかけなくてはならない。

情報の交流等の実践と各機関での組織対策会議の開催日程を地本に寄せてもらいたい。

地本も全面的に取り組む。組織拡大に特効薬は無いと言われているが、繰り返し、の会議になるが協力を。委員会を確認された当面の春闘行動を各機関でやり抜き、組織強化拡大に向け地本全組合員で闘い抜こう。

MEMO

