

第25回定期委員会開催

東日本運転協議会定期委員会は10月11日新橋の港区生涯学習センターで第25回定期委員会を開催してきました。



座長の相田さん

当日の座長には、東京の相田委員(浦和電車区)が選出され、議事進行を務めて頂きました。

はじめに、東日本運転協議会長谷川議長より、「第12回全国運転交流会の報告として、①全国49の職場70名が熱海に集い、専門分野における議論を交わし交流②本部田中副委員長から「組織拡大」について本部からの提起・前段にJR北海道における一連の事故について詳細にわたっての報告並びに問題点・今後の本部としての行動・貨物会社における賃金抑制の闘い

についての報告③北海道の仲間と連絡会として独自に調査及び交流会の開催計画」等詳細にわたって報告されました。

東日本工作協議会から議長の小野さんが来賓として「①3月にJトレックとの合併がされ、労働条件が悪化している実態②205系車両が海外への輸出③昨年実施された外注化の見直し要求を提出④12月に定期委員会開催予定」等の報告を兼ねて挨拶されました。

国労東日本本部からは佐藤書記長が来席され「東日本本部が置かれている状況について①昨年10月1日に締結した労働条件に関する協約について(1)第1回の交渉を9月26日に行い、ルールに則り正々堂々と主張を行っていく。(2)東労組は労働条件に関する交渉を行っていない。(3)基本交渉で2時間を割いてしまったが、2006年の一括和解の公平公正の実効性について会社を追求し履行を求めていく。②今般JR北海道のニュースには事欠かない。マスコミによるあらさがしが始まっている。安全の確保を行うには会社がきっちりと取り組まなければならない。私たちも労働組合の視点から安全総点検を職場でしっかり検証し会社に対して求めていかなければならない。このことが重要になってくる。③JR内でも様々な労働形態があり労働条件にも違いがある。労働条件向上に向けすべての労働者に訴え組織拡大を図ろう。④グループ経営Vでは、海外進出を目指した施策であるとともに外注化を図る施策である。⑤乗務員勤務Q&Aの活用を。諸課題の前進に向け先頭に立ち闘いを展開していく。」と報告されました。

その後各地方からの報告がされました。

高崎・・2月委託会社のTTSと交渉を行い、3月に高崎支社と外注化施策の見直しについて交渉を行ってきた。6月に構内計画の委託提案を受け、この10月には高崎車両センターでは新たに18名が出向に出されました。JRの法令違反について会社を追求していくことが求められている。

東京・・乗務員勤務アンケートを取り組み、泊まり勤務における起床時間が所定よりも5分～30分、女性は個人差はあるものの30分以上の方が多く早く起床している結果が出た。睡眠不足は成人病・SAS・うつ病等の要因とも言われている中で、今後運動として睡眠時間の確保をしていきたい。外注化による問題点が山積しており、検修社員のモチベーションは下がる中で安全な車両の提供が心配である。



挨拶中の長谷川議長

仙台・・検修外注化で7項目・偽装請負問題で16項目の要求提出。「問題ない」の会社回答に対し、労基署に相談しJテックが呼ばれ指示を受けた。この間ワンマンの本数が増え(ダイ改の度に増える)、9月主務運転士がATS 独断復帰し、50歳以上の乗務員全員が個人面談が行われた。

水戸・・外注化によって職場の問題・要求を解決する為の直接交渉が出来ないものか？同時に3年契約で、3年後に本体に戻す・戻させる運動が求められる。

千葉・・9月に千葉鉄道サービスと労使間協約を締結し、15名以上の組織率で掲示板の設置が出来た。19名の新採を逆出向させJRで教育中。10月1日以降の問題として、「輸送混乱時における他区とのやり取り・信号とのやり取り」等で問題点が山積している。先日も保守の割り出しがあったが、情報が何もない。

長野・・ワンマン運転が拡大された。長大トンネルやスイッチバック区間もある。安全の確保として問題があると改善を支社に求めているが法令上問題が無いとの回答に終始している。

トイレ整備は進んだが休憩を取るための横になれる場所がなくなっている。
乗務前起床は、食事時間がないため30分以上前に起きています。アルコール検知やタブレット導入がされたのに準備時間が増えていない。休日勤務が月2回ぐらいあり常態化している。運転士の教導はいるのか聞きたい。

新潟・・新潟運輸区では、速度超過や車掌の赤閉めといった事故が増えている。泊行路の拘束時間は24時間。起床点呼20分前には起きています。点呼箇所が駅の場合さらに20~30分前になる。女性運転士も増大。病欠者もあり毎月休日勤務が発生している。検修外注化では、信号のやり取りがなかなかでやられており偽装請負となっている。

秋田・・構内作業委託されたが、作業不慣れなため流転事故が発生。秋田車セでは、秋田総合車セからの転勤者が増えている。畑違いであり教育不足と感じる。出向に対して技術継承が図られていくのか。

盛岡・・北海道新幹線開業になれば、あけぼのは廃止となると予想され青森車両センターの位置付はどうなっていくのか、雇用面での不安があるので生き残りに向けた議論を行っていく。盛岡を見ると外注化によりほとんどが出向になっており組織をまとめていくのが課題となっている。来月定期委員会を開催する。外注化から一年が経過し当初まとめた要求が変化しているものもあるので再検討を行っていく。

各地方での問題が山積していることが報告され、これでは「鉄道の安全・安定輸送」は確保できない以上、私達労働組合の真価が問われています。

そう言った意味からも専門分野での知識を発揮して会社と対峙していきましょう！

当日定期委員会に集まれた皆さんご苦労様でした。

運転共済会報告

先日の第12回全国運転交流で以下の内容が追加報告されましたので、お知らせします。

第24条

会員は、職務上の過失事故等による免職（禁固以上の刑に処せられた場合も含む）停職（出勤停止）・休職・減給・戒告・訓告処分並びに乗務停止・坦務変更・職名変更を受けた時は次の金額を支給する。

1~6項は省略

7、クレペリン・眼鏡・乗務開始後の私傷病による欠勤なども乗務停止救済とする。

と言うものです。

昨年の共済会救済は、36件 341,874円が救済されました。

詳細については運転共済までお願いします。

