

NO. 954
 発行
 2018年
 8月10日
 国鉄労働組合
 新潟地方本部
 発行責任者
 加藤 秀夫
 編集責任者
 教 宣 部

組織強化・拡大へ

経過報告について質疑

18春闘へ貨物は19年へアゼロだった。有額回答が出た。生活改善や若年退職をさせない取り組みを進めてきた。貨物会社は19年ぶりの回答となった。

第87回定期全国大会が7月26日～27日に伊東市・ホテル聚楽で開催されました。大会では、組織強化拡大・職場の問題点、労働条件改善、地域共闘などさまざまな課題について発言がありました。「国鉄新潟」では代議員の発言内容を中心に簡単にまとめ編集しました。後ほど「国鉄新聞」が発行され詳しく記載されますので参照をお願いします。



福富書記長の発言

西日本豪雨が発生し九州、四国など甚大な被害が拡大している。一刻も早い復旧・復興を願っている。28路線が運休している。新潟県の只見線が上下分離方式として運行する。沿線自治体は2億1千万円の負担。地方ローカル線を削減しないようしっかり復旧させること。国からの支援で一刻も早い復旧を。

安全問題～新潟駅2番線ホームでお客様が線路に転落した。車両がホームに進入してきたがお客様が助けた。今年の2月15日に駅の橋上化により新幹線のホームと在来線ホームが同じ高さになった。しかし工事はまだ未完成のため1番線がまだできていない。そのため2番線ホームが狭く危険な状態になっている。新潟支社に対し地本は緊急に申し入れを出した。

組織拡大～東労組が解散し多くの組合員が未加入になった。しかし拡大に結びつかなかった。新たに新組合が発足した。地本は拡大行動とレクを企画した。引き続き取り組みを強化していく。

平和と民主主義の闘い～今年の県知事選について、地本として候補者の推薦をし選挙運動に協力したが落選した。これからも今回発足した組織運営を継続しがんばっていく。



不満・不安が出されている

組織拡大へ東労組の動向について、しかし拡大には至っていない。交流会を開催、不満、不安が出されている。東労組から脱退した人は労働組合の必要性を感じている。

4月に国労加入

4月に国労加入があった。全国からの激励に対し御礼を申し上げる。ありがとうございました。組織拡大へ東日本で大きな動きがあった。東労組の解体、拡大に向けて意思統一し取り組みを進



全国組織強化・拡大経験交流集会に参加、未加入者に対しての取り組みの総括を。

要員が足りない

車掌の乗務キ口が延びている。要員が足りない状況だ。会社の出張など発生し職場は要員が足りなく厳しい状況だ。休日出勤が要請されている。ホームに駅員がいない。車掌がすべて安全確認をする。そのため転落事故が多発し事故が減っていない。

発令がおそい

エルダー社員について、効率化を推進している。エルダー社員を雇用し技術継承をしている。エルダー社員は賃金が下がり厳しい労働条件になっている。

第87回定期全国大会開く
 2018年7月26～27日

JR本体のエルダー社員を希望しているが発令がない。早めの発令が出ない。

発令が出たのが2週間前だった。若年の賃金改正があった。JR本体エルダー社員エリアによって労働条件が違っている。同一労働・同一賃金を。その指導を。

組織拡大プロジェクトの発足。職場オルグを実施しているが、飲み会やレクは参加しているが国労加入の訴え、呼びかけが足りない。



い。この先、組織について厳しい状況になる。それについて本部は議論してきたか。

経過報告についての質疑が代議員4名から発言がありました。質疑についての本部答弁については、「国鉄新聞」を参照してください。



一般討論についての発言

組織拡大、東労組が解体し未加入者が増えた。会社も新人に対して避けるように指導している。新人が未加入になっている。脱退者は組合などに対し、もう関わりたくないという話し楽になったと言っている。

職場で交通共済加入を訴えた。日常的な活動が重要だ。労働組合の必要性を訴えた。

職場の代表選挙で支持を訴える

5年間で1000名の社員が減少しグループ会社の労働条件が悪化した。若手は労働組合は必要ないと考えているが状況が悪くなると考える。

職場の代表選挙で9箇所の職場で支持を訴えている。そこから国労組合員の減少で財政上厳しく

地本定期大会



9月22日(土) 地本事務所



なる。運動と財政は車の両輪だ。グループ会社を含めた労働条件の改善とグループ会社の組織化を進める。分会活動の広域化、運動を前進するためにどう組織していくのか。

地方ローカル線、第三セクターとして復旧し運行する。震災で沿線住民が減少し経営は厳しい状況で赤字だ。地方交通線の再建を。



安全・安定輸送、職場は効率化が進み委託化が進んでいる。利用者に対してサービスの低下や車両の事故など発生している。

冬は大雪になり雪の影響で二日間ストストップした。新幹線は運休があったが、ほぼ通常の運行になった。北陸線のCTC化で要員が合理化された。グループ会社への委託化された。技術継承や指揮命令系統などについて問題になっている。

2022年度に北陸新幹線が延伸し在来線の委託化やワンマン化が進む。利用者に対し安全、サービスが低下する。30年の検証委員会の政策提言を。

契約社員、現場では多くなっている。契約社員は会社に何も言えない。JR西日本は非正規の雇用が増えている。非正規から希望で正規にはなれる。

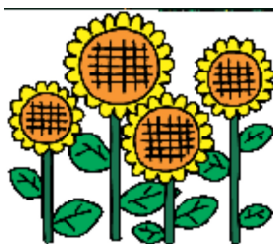
組織拡大、対策会議を開催し具体的な取り組みについて議論してきた。要求実現に向けた職場活動や機関紙などで宣伝している。昇進試験や効率化について新人など不満がある。国労運動は、ここ1、2年が重要だと考える。



ローカル線を守る闘い、3月31日JR三江線が廃止された。さまざまな取り組みを実施してきた。鉄道事業法の見直しについても取り組んできた。

鳥根県で鉄道事業法見直しについて議会採択された。他の自治体でも全会一致で採択された。ローカル線を守ることにJRはどうなったのか。

ローカル線を守るには自治体が結束することが重要だ。国労が全体の結束を強めた。米子でも実施している。三江線のダイヤが年々不便になってきた。



維持運営に膨大な経費がかかるため廃止へ。ローカル線を守ることも効率化について考えていく。7月の大雨の影響で列車が運休し復旧に1年以上かかる。運行継続が危ぶまれている。

組織拡大、事故を風化させない。国労運動の継承。組織のあり方について議論を要請。

3000万人署名・5月下旬で目標をクリアした。憲法9条、憲法改正を許さない取り組みの強化、本部も検討を。国労議員団5名の支援を取り組む。

(全国大会特集は次号につづく)