



JR 東労組 はちおうじ

第193号

ホームページ
http://jreu-h.jp/
東労組八王子
で検索

東日本旅客鉄道労働組合 八王子地方本部
〒192-0904 東京都八王子市安町1-14-15 2F
NTT 042-649-8965 JR 053-2725-2726
毎月1日発行1部 20円(組合員の購読料は組合費に含む)
発行人 沼澤眞吾 / 編集人 岸祐太

不当労働行為の実態と業務課題が山積している職場現実を明確にし 組織の団結力であらゆる攻撃をはね返す分会大会を開催！！

各分会で定期大会が開催され、この1年間のたたかいにおける成果と課題を全組合員で確認しました。

会社の不当労働行為による脱退策動で組合員が減ってしまった分会では、1年間継続して「全組合員参加」にこだわりレクや分会旅行、独自の学習・研修を組合員とともに創り出し、組織力をさらに高めてきました。また、大会終了後には家族も参加しての懇親バーベキューを開催した分会もありました。

◇ 会社が実施ありきで矢継ぎ早に進める各種施策や適正な要員を配置していない事によって発生する様々な問題によって、安全軽視・サービスレベルの低下が顕著に！

ある営業分会では「運輸のプロ」を目指してライフサイクル深度化施策を担う輸送の作業ダイヤが、あつて無いようなものとされる「何でも屋」状態にされ、両替の作業を行ったり通勤時間帯でのホーム立ち番を投げ打って車イスのお客さま対応などやらざるを得ない職場風土になっています。勤務作成段階で営業の要員が足りないから輸送から日勤を担うよう打診されるなど、営業と輸送の垣根を除いて多能化させようとする新たなジョブローテーション施策の先駆けを行なっていると思わざるを得ない事象の報告がありました。

また、教育体制についても駅職場では入社2年目の社員が新入社員を教えることによってミスや誤発売が多発する事や、乗務員職場では新規養成について教導の人数が足りない事や、異動する事がわかっている社員に担わせ途中で変わる事態が発生するなど、とても「究極の安全」を目指しているとはいえない状況です。

グループ会社はさらに深刻で、最小限の要員で運営しているために組合員同士で顔を合わす機会が少ない事や、駅職場は1徹体制で休憩時間が確保できない為、他の駅から助勤を行い、無理やり休憩時間を確保しなくてはいけない実態や、業務量や体力的にも限界という悲鳴が上がっている状況です。

◇ 今も陰に陽に続く不当労働行為！ 「職場でたたかえ」では限界がある！

会社からの脱退強要・不当労働行為については、各種応募型研修や昇進試験、異動の希望などを利益誘導する形で今も執拗に続けられています。水戸地本JRバス棚倉分会から届いた不当労働行為が行われた瞬間を収めた音声を使用して意見交換を行ない、困った時は一人で悩まず相談しみんなでたたかっていくとともに、第三者機関を活用していくべきとの意見も上がっています。

◇ 一人はみんなのために、みんなは一人のために、労働組合らしくたたかおう！

鉄道という公共交通を安全第一で担う責任のある私たちは、いま一度「本来業務とは何か」を見つめ直す時ではないでしょうか。この間の相次ぐ台風による計画運休や大規模な輸送障害、新たなジョブローテーション施策やワンマン化拡大施策に対しても不安や怒りの声が多く出されました。安全で働きがいのある職場風土を再構築するために山積する業務課題や職場課題を組織の問題へと高め、労働三権を活用して会社施策へ立ち向かい、全組合員参加の運動にこだわりたたかいていきましょう！

揮島駅連合分会

揮島CTCセンター分会

豊田運輸区分会



年末手当 要求額決定！

JR東労組 申11号
2019年度年末手当に
関する申し入れ

- 1、要求額 3. 4ヶ月分+5万円
- 2、回答指定日 11月15日まで
- 3、支払指定日 12月4~6日の間

ラグビーW杯において、日本代表が史上初の決勝トーナメントに進出する快挙を果たした。勝利を指してひたむきに闘い続ける選手たちの姿は、多くの人達に感動と興奮をもたらした。ラグビーは漢字で書くと「闘球」となり、字のごとく体がぶつかり合うスポーツである。常に危険が付きまとう競技のため、ルールや反則が事細かに規定されている。例えば、首より上に入るタックルや相手をつまみつかると等しい反則となる。危険が付きまとう競技だからこそ、ルールを守る事が重要なのだ。また、故意にスクラムやモールを壊すことを禁止する「コラプシング」という反則がある。労働組合にも、規約・規則というルールがあり、時間をかけて創り出してきた歴史がある。規約等のルールは全員が守り、一部の考えだけで変えてはならない。そして、方針に基づいた体制を故意に壊してはならない。労働組合として当たり前のことを行うことが本当の労働組合の姿である。



ほいんと

9月8日の台風15号に続き、10月12日から13日に掛けて関東・東北地方を縦断した台風19号は、80名を超える命を奪い多くの被災者を出した。亡くなった方々のご冥福と被害に遭われた組合員、そして地域の方々が一日も早く元の生活に戻れるようお祈りすると共に、私たち八王子地本は復旧・復興に向け、全力で協力をしていく。

被災された方のインタビューで「自然の力にはかなわない」「町全体で、一軒一軒力を合わせて復旧に頑張る」といった声を聞いた。八王子地本管内には、青梅以西や山梨エリアのように大雨や強風によって鉄道や道路が寸断された地域がある。近年の台風は温暖化の影響もあり、その規模は年々大きくなり、被害は想像を遙かに超える勢いだ。私たちは今一度、自然災害が多発する中、自然・環境破壊について考え、私たち人間が出来る環境を保護する行動を開始する時だと感じた。更には防災・減災についても、現地踏査や地域の方々とのコミュニケーションを取りつつ、具体的な対策を考えていかなければならない。また被害に遭われた方々の声を聞いて、人と人が互いに力を合わせて生きて行く事の重要性を実感した。一方で、都内では路上生活者を避難所で受け入れないといった残念な情報も聞いた。「お前らは人間じゃないと言われているようだった」と悲痛な声が投稿されていた。非常事態の最中、お互いに支え合う心と行動を失ってはならない。

安倍政権が押し進める「働き方改革」の真の狙いは何なのか、労働組合としてチェック機能を働かすべきではないだろうか。少子高齢化がもたらした労働力の減少に対して、労働者に対して「もっと働け」では命が幾つ有っても足りない。労働者が現場第一線で悲痛な声を上げているにも関わらず、労働組合が受け止めずに企業と対決する姿勢すら見せないとなれば機能停止と見なされても致し方ない。人件費を縮減して生産性を上げようとする企業と、安全で安心して働ける現場を確保するために必要な要員を求め労働組合、意見が相違する事は当然である。だからこそ労働者は闘い続ける必要があるのではないだろうか。今の状況を誰が喜んでいいのか、考えるべきではないだろうか。

八王子地本の全組合員は、現場で働く仲間同士が今こそお互いを気にし合いながら力を合わせる事、そして一歩一歩でも働く環境を改善していく労働運動を展開していく事は今までもこれからも何ら変わらない。今必要なのは、心一つに力を合わせる組合員一人ひとりの決断力を高める事、そして団結する事ではないだろうか！

中央本部へ「ワンマン運転拡大に対する再説明」を要請しました！

八王子地本は、ワンマン運転拡大に対する地本プロジェクト会議において、専門性を持った各職種の協力があって現状の安全を創り出している事を通じて明確にしてきました。

本部一本社間で行われた申7号説明交渉では「省令上問題ない」「ケースバイケース」「今まで通りいる人でやってもらう」などの回答で、災害時や異常時などの対応に関しては曖昧な回答を繰り返すばかりでした。組合員の認識は新たなワンマン運転の拡大以前に安全・サービスレベルが低下しないよう現状の問題点を解決することが前提であり、万が一の時に即座に人間が対応し、最終的な判断を行うためにはツーマンの維持が必須であるという事です。

現在会社は営業の委託化や無人化を押し進めており、異常時対応時には社員がいない為、たまたま居合わせた社員や旅客に対応させればよいという発言もしています。公共交通機関としての使命が果たせない会社になっています。

八王子地本として職場現実と組合員の声から各職種の現場実態、特に安全に関する課題の認識一致を図るためにも、本部に対して説明交渉を継続することを引き続き求めていきます。

【再説明すべき要求】

1. 新たな30年を展望する施策実施に向けた確認メモに則り新たな施策を行うこと。
2. 2040年(20年後)の各地方における人口予想を示すこと。また東日本における採用人数の想定を示すこと。
3. 車掌業務の役割、意義を明らかにすること。
4. 「今までどおり、いる人で協力するなどしてやっていく」「ケースバイケース」「駆けつけ文化の深度化」「走行中の車内秩序維持は難しい」という発言は、安全を放棄する発言であることから、安全に対する会社の認識を明確にすること。
5. 省令上問題なければ、現行よりも安全とサービスレベルが上がる根拠を明らかにすること。
6. 現状での委託駅、無人駅での安全やサービスに対する課題を明らかにすること。また新たにワンマン運転を拡大する線区の駅職場が委託駅や無人駅で可能とする根拠を示すこと。
7. 新たなワンマン運転拡大に伴う異常時や設備故障、旅客対応など、あらゆる事態を想定した取扱いを明らかにすること
8. 運転取扱い実施基準に基づいた運転取扱いが出来る体制とすること。
9. 運転士が行う業務について明らかにすること。
10. 各地本管内で導入する線区及び導入にあたってのスケジュールを明らかにすること。
11. ワンマン運転に関わる試験導入された設備の実証実験データを示すこと。また成果と課題を明らかにすること。
(現ワンマン運転線区の乗降時分、町田駅スマート柵による乗降時間の想定と遅延状況、短、中編成半自動ドアの乗降時分の想定、現状。北八王子駅、3D検知システム、車側カメラ、モニター)
12. ワンマン運転の導入を検討している線区を明らかにし、どのような形式でワンマン運転を計画しているのか明らかにすること。それに伴う、今後の乗降扱いの方法について明らかにすること。

申3号 立川駅・甲府駅輸送体制の 申4号 見直しに関する説明申し入れ 提出!

8月26日、八王子支社より「2019年度営業関係施策(その2)」について提案を受けました。

立川駅においては信号2徹体制を1徹1日勤体制に変更します。立川駅信号業務は、八王子支社最大の乗降者数を誇り、多くの線区が乗り入れをしている中央線の中核というべき駅で業務を行っています。この間2徹体制によって安全レベルを向上させ、技術継承・技能伝承が出来る職場風土を確立してきました。

また甲府駅においては、輸送2徹体制1徹1日勤体制に変更します。甲府駅は山梨県の中核を担い、ATOS区間と非ATOS区間の境界駅でもあり、信号取り扱いなどの経験に裏打ちされた運転取扱者によって安全が守られてきました。しかし、八王子支社は職場との議論を行わず、「1徹1日勤体制」を職場に取り入れようとしている実態があります。立川駅・甲府駅からも「1徹1日勤では現在の業務を安全に遂行する事ができない」などの意見が多く出されており、具体的な根拠が支社から出されていないのが現状です。

八王子地本として業務に集中でき、安全で技術継承・技能伝承が出来る駅輸送業務体制を創り出すために説明申し入れを行い、明らかにしていきます。

青年部 TIMELINESS 台風で被災した仲間に対し、復興支援行動を行う!

台風19号の影響で甚大な被害にあった水戸地本いわき支部へ復興支援行動を行いました。いわき市内はいたるところに浸水による被害にあった家具やモノ、動かなくなった自動車が道路の脇に集められていました。いわき支部のエリアでは組合員や家族など多くの方が被害にあっている事や、中小の河川も氾濫したことにより被害が拡大した事を知ることが出来ました。また、氾濫で浄水場が被災した事による断水によって生活に多大な影響が出ていることや、現在でも行方不明になっている方の捜索が続けられている事を目の当たりにしました。

片付けの手伝いに行った組合員宅は川のすぐ近くにあり、膝上まで浸水したことによって家具や電化製品がほとんど使い物にならない状態になっていました。被災した組合員からは「当日は0時過ぎに雨が止み大丈夫だろうと就寝したところ、水が迫っていることに気付くことが出来なかった。とても怖かった。」と当時の状況を語っていました。報道では知ることのできない現地の人々の話を聞き、改めて現地に立たなければわからない現実が多くあることを目の当たりにしました。

被災地域では1日も早い復旧・復興に向けて一人でも多くの方の力が必要です。また、被害にあった地域は他にも沢山あります。他力本願ではなく一人ひとり何が出来るのか考え、困難に直面した仲間たちのために行動しよう!



台風15号・19号で被災した仲間への復興支援カンパを取り組んでいます
被災した仲間が1日も早く復旧・復興出来るよう、ご協力をお願いします

10月に退職されたみなさん

五十嵐 紀行さん 東所沢電車区分会 滝沢 正明さん 立川車掌区分会
川野 徹二さん 新秋津駅分会 宮島 透さん 豊田運輸区分会

長い間、大変お疲れさまでした