



2023年
8月25日

JTSU-E JOURNAL MITO

定期大会号

JR東日本輸送サービス労働組合
水戸地方本部

〒312-0047 茨城県水戸市常磐町 6251-1

TEL:029-350-6648

MAIL:mito@jtsu-e.com

発行人:黒澤 純一

輸送サービス労組 水戸地本

第6回定期大会開催!



第6回 定期大会

JR東日本輸送サービス労働組合 水戸地方本部

@ザ・ヒロサワシティ会館

■大会スローガン

～輸送サービス労組運動への「共感」から“すべての仲間”の真実の声に基づく「共創」へ!～

1. 職場を基礎にした輸送サービス労組運動を実践し、すべての仲間が“生活”と“こころ”の豊かさを実感できるJR東日本グループを実現しよう!
1. 会社施策に“安全”と“人間労働”を対置して立ち向かい、地域と社会に信頼される安全な鉄道の実現とすべての仲間が安心して働ける職場をつくり出そう!
1. 不当労働行為根絶! 第三者機関の活用方針を踏まえ、あらゆる差別と偏見を許さない取り組みを強化し、“ひと”を大切にするJR東日本を取り戻そう!

崩壊の一途を辿っております。まさに危機的状況、これが現場感覚であります。そういった中、6月16日には内房線上総湊・竹岡間において電力関係協力会社社員が感電事故で28歳の若さで命を落としてしまいました。あらためて、ご冥福をお祈りいたしますが、背後要因として停電作業確認のシステム依存があったと言われております。この人を介さな

次に、「安全問題」です。JR東日本の安全風土は、組合員が座席シートを調べると数十枚の近距離切符が発見されました。このようにキセル乗車の温床ともなっております。このように、当初から予測された問題があったにもかかわらず、実施から1年半経った現在でも会社は対策すら立てず放置している現状です。会社のご都合主義、自己保身体質を許さない取り組みを強化して参りたいと思っております。

同じく、この経営方針のもとお客さまへのサービス低下も著しい状況となっております。駅の無人化・窓口の縮小はもとより、一昨年から水戸線で始まった「中編成ワンマン」施策は、全支社に先駆けて大々的に水戸支社で開始されているものです。車掌がいなくなり無人駅で切符が買えない、料金を払えない、このような状況が広がりました。先日、現場で企画業務を行う」と方針化され、私の職場でも駅との兼務内容を現場で企画しましたが、社員一人ひとりの知識・経験を踏まえずに、単純に全員べた張りで教育不十分で実施されています。

一方、この赤字ローカル線の公表と軌を同じくして、会社は「4,000名削減」の方針を発表しました。現在、JR東日本は「変革2027」の経営方針のもと、社員一人ひとりの多能化・複務化を進め、少ない社員数で事業を進める体制を構築し、「組織の再編」という「構造改革」を進めています。この組織再編にもなっており、「現場の権限を拡大する」



水戸地本 執行委員長
黒澤 純一

執行委員長あいさつ(要旨)

いシステム依存問題の背景には、我が社含めたDX化推進の流れがあると思っております。労働者不足を補うために過度にシステム化、デジタル化を進める危険性をこの事故が教訓化していると思っております。

最後に、「組織拡大」について述べます。その前提として、昨年の大会で確認した「板倉副委員長の強制転勤」の問題に対して不当労働行為で闘う方針に基づき、3月13日に東京都労働委員会へ救済申し立てを行い、8月8日に第1回期日を迎えます。そして、すでに八王子地本が申し立てた「パンフ配布事件」は全部救済の完全勝利勝ち取りました。内容上非常に重要な勝利だったと思っております。また、東京地本の「脱退パワハラ訴訟」も8月10日に判決を迎えます。これらのたまたまいが最終的には、組織拡大へと結実しなければならぬと思っております。

一方で、先日、組合員が「停止信号を見誤った事象」を起こしてしまいました。その際に日勤教育に降ろすだけでなく「2〜3日の日勤で乗務できると思うなよ」「今は駅業務など色々ある」と脅され、管理者の意に沿った反省文を書かせるというという事象がありました。この風土は、福知山線脱線事故当時を想起されるものではないでしょうか。あの事故から18年、今の職場と比べて何も変わらない、そういう風に捉えられないでしょうか。我が社の安全風土は「福知山線事故前夜」ではなく「当時の西日本そのもの」と規定して良いのではないのでしょうか。是非、今大会の重要な課題として、ご議論をお願いいたします。

その他にも、川越線で上下列車が同時に侵入しあわや正面衝突の事象など、重大事故が後を絶ちません。水戸地本内でもワンマン列車が停止信号で起動開始が3件、同じくワンマン列車がドア開扉のまま流転と短時間でたて続けて発生しています。こういった効率化の弊害ともいえる安全問題に共通していることは、導入当初から「このままだと起きてしまうよ」と想定されているにも関わらず、そこには対策が立てられていない。それを指摘しても会社が動かないということだと思います。この間、「中編成ワンマン」については、団体交渉で指摘していますが、会社は真に向き合っておりません。この問題は6月28日に、茨城県労働委員会へあつせん申請を行いました。このようにして、問題を見て見ぬふりをする、何かあれば社員の責任に転嫁する会社姿勢を許さないものとして取り組んでいきます。

すべての取り組みを組織拡大につなげる、そのための体制強化を向こう一年で具現化していくことを最後に訴えまして、主催者を代表しての挨拶とさせていただきます。

来賓あいさつ(要旨)

中央本部執行副委員長 廣川尚彦

本部は7月2日に第6回定期大会を開催しました。今大会では37名の体制となりました。水戸選出の執行委員の皆さんにも、水戸の地で培っていただいた闘いを全国へ広げ、組織強化・拡大のため職員の皆さんから支えていただきましたと思いますし、本部も共に奮闘していく決意です。

今、起こしてはならない事故が立て続けに発生し、JR東日本の安全が非常事態である現実が明らかになりました。川越線の単線区間でデッドロックが発生しあわや正面衝突。東海道線で異線進入。北陸新幹線で作業時間帯区間に列車が進入。そして6月16日、内房線での感電事故では28歳の若い作業員の命が奪われてしまいました。会社は今、事故・事象が発生すると、人やメーカー、システムの問題に切り縮め経営責任から逃れようと思死ですが、私たちは同種事故、痛ましい事故を二度と起こさないために様々な視点から検証を行い、背後要因を明確にして再発防止策を確立しなければなりません。

36路線72線区について述べます。職場の皆さんで取り組んできた「現地調査活動」で感じたことは、地域の皆さんは私たち以上にJR東日本に大きな期待を寄せられているということ。一方で不満や要望などがあるのも事実で、その問題に対し労働組合としてどのように取り組み、改善・解決していくのかが問われています。私たちは、鉄道に対しての価値観や利用価値、地域の公共交通はどのようなべきなのか、「新たな価値観」の創造を地域の皆さんと共に考えていかなければなりません。

私たちの最大の課題は組織強化・拡大であり、当面の目標は3000名組織と第一組合の実現です。いよいよ8月10日には「脱退パワハラ訴訟」の判決が出ます。勝利は確信していますが、JR東日本の経営トップが不当労働行為という不法行為に手を染めた歴史に例をみない企業犯罪の事実を明らかにする歴史的な日を迎えます。しっかりと立ち向かい、構えと勢いをもっていくことが大切だと思います。そして、水戸地本から出されている救済申立をはじめ、「あったことはなかった」にできない決意ですべてのたたかいに勝利し、組織強化・拡大、第一組合を実現させようではありませんか。そして、輸送サービス労組運動への「共感」から「共創」で、「働きがい」「生きがい」「こころの豊かさ」を実現し、真の笑顔と活気あふれる職場、地域や社会から必要とされるJR東日本をつくり出すために本部は奮闘する決意です。水戸地本の皆さん、共に頑張りましょう。

JTSU-E議員懇談会 衆議院議員 福島伸享

私は国土交通委員会で活動をおこなひ、そして昨年「最近のJR東日本ってなんかおかしくないか」という質問をしましたが、YouTubeの中で一番のヒット作になりました。まず国土交通委員会では「新治駅が新しくなったらトイレが無くなった」という話から、「水戸線のワンマン運転問題」。そして土浦駅での列車分割に伴う乗り換えが発生する問題。あるいはみどりの窓口では営業時間短縮により、切符が買えず列車に間に合わないという問題などをあげ、最近のJR東日本はお客さまの方を向いた経営をしていないのではないかと思ひ上げました。多くの地域のみなさまも同じような思いがあると思ひますので、私も提案をさせていただきます「鉄道の未来を考える会」という有識者との勉強会を現在開催しています。

私はこれらの問題の最大の原因は、JR東日本の労働組合の組織率の著しい低さにあると思ひます。国土交通委員会で他の公益企業であるJR各社や大手私鉄・電力会社・ガス会社・電気通信会社・郵便などは、ほとんどの社員のみなさんが労働組合を組織し会社に対して言うべきことを言う。そうした文化ができていく中で、今のJR東日本の労働組合の異常な関係・風通しの悪さは、やがて「JR福知山線脱線事故」のような深刻な事態を巻き起こすことを申し上げさせていただきます。鉄道事業法第55条に基づく監査を国交省はやるべきではないかということも訴えさせていただきます。そして大手大企業にあるまじき不当労働行為があるという現状をなんとかできるのは、みなさんが団結して会社に言うべきことをいうことによつてしかできません。みなさんが労働組合の旗を消して社友会だけの会社になってしまったら、JR東日本という会社は暴走を始めるのではないかと思ひます。

みなさまの応援団は、議員懇談会の仲間たちをはじめ県政・市政・町政などにもありますし、何よりも多くの地域住民のみなさんが輸送サービス労組の応援団と必ずやなつてくれます。多くの若いみなさんの力を結集して、さらに組織を拡大して、職場の問題を出し合つてたたくべき事はたたかう。そしてわたしたちがみなさまの応援団として、議会の場や多くの国民のみなさまに訴え続けますことを約束させていただきます。わたたくしからの挨拶とさせていただきます。

JTSU-E議員懇談会 茨城県議会議員 玉造順一

私は県議会で総務企画委員会という常任委員会に所属しております。交通政策課を所管しておりますので北海道の当別町と言うところで交通政策のヒアリングをしてきました。ロイズタウン駅というのが昨年の秋に新たに新規で設けられ、日本ハム球団の新しいスタジアムが北広島市というところに開設され、駅の間もなく開業します。北広島市の交通の担当者の方にお聞きしましたが、大変でしたけれども住民や市民のことを考えれば、一つ一つのステップをこなし新しい駅を中心とした街づくりをしていきたいという話を聞いてきました。一方で茨城県では先月まで議会が開かれていたんですが、補正予算で出てきたのは「つくばエクスプレス」の土浦延伸という県の方針が決まりました。

この調査費に県は今年度2000万円の予算をつける一方で、実際にお客さまや住民や自治体と一緒に事業を行わなければならぬ水郡線の誘客事業には10分の1の200万円。こういう公的な予算の使いかたでいいのかというのが、党派を問わず各委員から出ています。県の今の交通政策ももっと踏み込んでしっかりと住民の足を守る政策に力点を置くべきではないかと。こういう議論が総務環境委員会でもありました。ぜひ働く側からの政策提言をお願いしたいと思います。住民のための、そして働く人も含めた公共交通の充実に向けて、ぜひとも取り組みを進めてまいりたいと思ひます。

私もヘルスケア労協という日赤病院や済生会病院の労働組合の書記から議員に選出をいただいており、実は先日、県の地労委に訴えた事案がありまして、組合ニュースを今まで各ナースステーションに配布していたのを、病院の病棟の中に置くこと自体がダメだという通達が出され、これは労働慣行を無視する不当労働行為ではないかと。こうした事案が当たり前に行われるような社会ではないと思ひます。おかしいことをおかしにと、働く人が自ら声を上げることと私も歩調を合わせて、これからみなさんのご支援にゆだねられる政治活動を、一緒に進めてまいりたいと思ひます。共に頑張りましょう。

水戸市議会議員 滑川友理

私はジェンダー行政などを主とした政策をしています。私のキャッチコピーである「あなたらしく私らしく」をメインテーマに掲げ活動を進めているのですが、少子化高齢化という中で労働人口が減少する中で、今までのトップダウンのやり方ではもう耐えられないと思ひます。それぞれが持つ能力がきちんと発揮されて、はじめて働きがいや生きがいがあり、そして安心・安全があり、その中で労働環境になるのかなと思ひます。名簿をみましたところ本当に若いみなさんがたくさんいらつしやるということで、もっともっと良い環境で働ければ何よりだなと思ひます。

皆さんの仕事は夢や可能性、出会いやチャンス、そういったものを運んでおり、そしてすべてのきつかけを生み出しているのは、こういった交通行政や交通政策と働く皆さんだと思ひます。たくさんさんのきつかけやチャンスは多くつくるためにも皆さんのお仕事というものは欠かせないものだと思ひます。微力ではありますが、皆さんとたくさんさんの意見交換をさせていただきます。お役に立てれば幸いです。

代議員発言(要旨)

【生活と「ユニ」の豊かさを実感できる賃金を求める】
2022年末手当や2023夏季手当、2023年賃金引上げの妥結額に納得していない。職場で安全安定輸送を担っている組合員が報われない賃金に対して怒りを感じている。一方で、分会組織の強化の視点から総括すれば成果を感じることができていく。職場討議資料を活用した学習やメッセージ行動を執行部内での意思統一のもとに取り組み、組合員が未加入者に訴えてきた実践を教訓化していかねればならない。

▼2023年賃金引上げの取り組みは、勝田車両センターのユニット化が進められていた時期でもあり、業務課題に対する声の集約も同時に行ってきた。物価上昇に対する賃金への関心の高まりもありメッセージ行動がこれまで以上に集約されたが、日常普遍的な業務課題に取り組み重要性を改めて感じた。

【「1ノツチ5秒」の実践と職場からの検証運動で“安全”と“労働条件”を守り抜く】

▼この間、分会として検証運動に取り組みデータを積み上げてきた。また、組合員をはじめ多くの未加入者に訴えてきたことでワンマン運転に対する問題意識が日増しに高まってきている。その結果、通勤列車での混雑による遅れやモニターの視認性の問題が明確になってきている。

▼先日、ワンマン列車で乗車できなかったお客さまが居たことにより組合員が乗務を下ろされ、日勤で聞き取りが行われていることが明らかになった。当該の運転士は「乗車しない」と判断して発車放送が流れるまで起動せず、汽笛を鳴らして発車するなどできる限りの対応をしている。なぜ犯人扱いをするのか。乗務員に責任を押し付けるな。

▼水戸線中編成ワンマン運転で確認してきた「1ノツチ5秒」は、これまで車掌が行ってきた列車進出時の安全確保のためのものだ。会社は水戸以北への拡大時に無くしたが、組合員からは「そもそも1ノツチ5秒」はドアセーフティー90にすら及ばない「昇降窓故障時は最徐行なのにいきなりフルノツチは車掌を馬鹿にしている」という感覚である。引き続き職場で未加入者とも議論しながら守らせるたたかいを繰り返していく。

▼いわき原ノ町駅間で「ワンマン運転」の拡大が目指されているが、放射線の問題や新たな原子力災害、津波浸水想定区間などのリスクを踏まえて声を上げていかなければならない。

- ご参加頂いた来賓の皆さま
- 中央本部 執行副委員長 廣川尚彦様
 - 中央本部 業務部長 藤川泰明様
 - JTSU懇談会 衆議院議員 福島伸享様
 - JTSU懇談会 茨城県議会議員 玉造順一様
 - 水戸市議会議員 滑川友理様
 - 那珂市議会議員 遠山真里様
 - 山手町議会議員 山崎彰幸様
 - 自衛隊水戸駐屯地労働組合 代表 日下大輔様
 - 社会の平和を考える会 代表 照田日出夫様
 - 連帯する会 事務局長 森下太郎様
 - 中央労金水戸支店 支店長 杉山辰太郎様
 - こみん共済coop 茨城推進本部 水戸支所 杉山辰太郎様

代議員発言(要旨)

【JR東日本の安全は当時のJR西日本そのものだ】

▼中編成ワンマン運転が実施されて4カ月が経過したが、小津津駅での流転が発生した。現場長は「そもそも知らせ灯を見なかったのが原因だ」と言い切っているが、「いつ同じことを起こすか分からない」「勾配のない駅で同じことをやることがある」「日々、不安の中で乗務している」という声にどう耳を傾けるかが問われている。

▼内房線での感電死亡事故では、そもそも所定の時間に停電にならず、誰も気付かないまま作業が許可状態になってしまった。SCADAの自動制御にストッパーがなく、その自動制御が正常に進んだのか確認できない程の作業があった背景があったとも聞いている。しかし、未だに詳細が分からない。会社は事実を包み隠さず詳細を明らかにして具体的対策を講じるべきだ。

▼電力職場では直轄作業で検電接地を行わずに修繕を行うという一歩間違えれば感電の危険性がある中で作業をしようとすることや、協力会社の配下に入り伐採をおこなおうとした事象がある。管理者の知識不足や管理能力を疑わざるを得ないが、そもそもは「おかしいことをおかしい」と言える職場風土がないと思う。社員化を推し進めた結果がこれであれば話にならない。これからも職場のチェック機能を強化して、仲間の命を守るために奮闘していく。

▼団体交渉では、安全が最優先であることは認識一致が図れるものの、事象の本質である「事実と異なる報告」があったことについては一切認めなかった。さらに「すべて現場の対応が悪い」「普通はこんな事象は発生しない」「(現場は)馬鹿だ」など、すべての責任を現場に押し付け、会社としての責任を果たさうとしない姿勢には怒りしかない。

▼作業計画システムはシステムリプレイスとは名ばかりの、地方支社・首都圏支社の統一を図った新システムで導入されたことにより現場の仕事のあり方が大きく変わった。また、今までやっていなかった業務を担わされる他系統社員やパートナー会社社員の業務量は増え、これまでシステムでチェックできていたものが人の目による体制となり安全が低下した。導入から1年が経過したが未だに不具合は絶えない。早急な改修が求められている。

▼4月に隣接線の列車を入れない措置をせずに落し物拾得の対応をしようとした事象が発生した。当初はマジックハンドで対応するはずが、特急列車の通過によって中線側に近くなったことから中線の列車を入れない措置を行って対応することに変更になった。しかし、管理者は勝手に線路に降りて拾得してしまったことから一斉テコを扱う事態になった。このような事象を放置することなく、安全問題としてしっかりと対策を講じるべきだ。

【第三者機関の活用！“労働の曖昧化”を許さない】

▼原ノ町運輸区では、仙台泊まりの行路における乗務員宿泊所までの徒歩異動時間、車掌の269M仙台駅着後入区前車内点検時間が労働時間として計上されていない。これは賃金未払いであり、これまでも会社と議論してきたが会社は認めない。解決に向けて第三者機関の活用を検討していく。

▼「業務用タブレット」のパスワード変更について、労働時間とすることを職場内でも議論して改善を求めてきた。しかし会社は、厚生労働省のガイドラインに則って取扱っているのに「労働時間には当たらない」「業務の準備時間にあたるため賃金は支払わない」という回答を繰り返した。よって、これ以上の職場議論の限界性を感じて水戸労基署に「労働基準法違反に関する申告書」を提出してきた。今回の教訓は、「第三者機関の活用」を視野に入れて取り組んできたことであり、こちらの構えと腹構えが重要であることだ。

▼今回の労基署申告では、労基署の担当者から「JR東日本のエリアや支社により時間外労働の取り扱いに統一性がない印象を受ける」と言われていた。今後、組織再編により今までのように統一的に労働組合活動ができなくなることを想定した場合でも、職場に力があれば是正できるし変えられると感じた。

▼この間の「労働の曖昧化」に対して、分会では「職場で発生した問題は職場で解決する」ために、職場で繰り返し議論してきた。また、毎回の執行委員会の議題にして「組合員と共に問題解決に向き合う」方針を打ち出してきた。そして、組合員からの「今またかうべきだ」という声に後押しされ、労基署申告による問題の解決のためのたたかいに向かうことができた。労基署申告は目的ではなく手段であり、たたかいはこれからである。

【会社施策に現場現実を対置して立ち向かう】

▼勝田車両センターでは3月18日にユニット化、6月22日に首都圏本部への移管などがあったが、環境の変化が大きく今でも混乱している。そして、大卒の施策で詳細の内容が分からず、要員も示されない中で、掲示板をきっかけに未加入者からも怒りの声を聞き、共感を生み出してきた。今後の検証を未加入者と共につくり出していく。

▼組織再編によって現場と企画部門が統合されたが、統合されたにもかかわらず、ワンフロアではなくこれまでの現業事務所と支社ビルに分かれての配属となっている。業務内容によって相互に徒歩で往復することや、今まで通り支社配属の社員にお伺いを立てなければならぬなど非効率な業務運営となっている。それどころか一部業務については誰が担当するのかも決まっていない現状だ。この責任を一体誰が取るのか。職場での検証を強化していく。

▼「融合」と「連携」として進められている乗務員の職業業務において、営業と当務が同日に見習いを行い、駅の休養室が足りず運輸区まで戻って宿泊する事象があった。また、見習いが計画途中で延期になるなど計画性のない現実が明らかになっている。一方で、原ノ町駅では「臨時窓口化」となったが、若手の未加入者からは「窓口を閉めている場合ではない」という声も上げられている。これらの現実を掴み、教育のあり方や施策の見直しにつなげていく。

▼駅では、本来業務よりも企画業務が優先されている実態がある。営業統括センターとなってこれまでの要員の概念がなくなり、実質要員が減らされてしまった。企画業務が現場社員に丸投げとなり、本来業務が疎かになり営業職場のレベルは全体的に低下している。また、特に若手社員は明けで昼まで、時には夕方まで企画業務を行い、業務用タブレットを家に持ち帰って休みの日まで仕事をしている。このような実態を看過することはできない。

▼乗務員の行路に「職業業務」が組み込まれたが、その職業業務の担う中で、管理者が常に付き添い、職業業務の合間の時間で「営業知識・輸送知識のチェックシート」が手渡され、○・△・×の三段階で項目ごとに理解度を自己評価することが行われている。このチェック項目の中には「列車が止まる仕組み」について記載がある。どういう意味かを聞くと、ステーションバイブ

ルという冊子を見せられ、そこには「列車は急に止まらない」と書かれていた。啞然としたが、このチェックシートを活用して社員の理解度を把握し、駅への異動を行うとすれば問題であるし、チェックシートを提案した管理者のパフォーマンスだとすれば今後の職業業務の質にかかわる問題に発展する。

【グループ会社の労働条件向上を目指したか？】

▼組織再編のその先のグループ会社の再編などを見据え、今こそグループ会社に発生する問題や課題について輸送サービス労組が動いていくべきではないか。地本にも危機感を持って議論を行ってもらいたい。

▼JESでは、人手不足によって年休が入らないことや、日勤者がいないため車椅子対応や締切後の帳票チェック、ゴミ回収の立会などが全て超勤になっていて常態化している。今後、さらなる要員減があれば業務が逼迫することは明らかであり大きな問題になると考えている。また、職場の問題に対して管理者が見て見ぬふりをしている。これが業務委託の実態である。

【放射線に対する安全と健康労働をつくり出す】

▼常磐線全線開通から3年が経過した。除染により「帰還困難区域」を解除してきたが、現在も高線量箇所がある。いわき・原ノ町駅間の放射線は原子力災害によるものであり、例えばその値が低くても低線量被ばくがどのように人体に影響を及ぼすのかは誰にも分からない。

▼この間、原ノ町連合といわき連合・工務連合の仲間が中心にDシャトル検証を行ってきた。3年間の継続した行動がデータとして積み上がってきている。そのような中で、大野・双葉間で倒竹による長時間停車があった。また、浪江・双葉間でDシャトルの衝突もあったが、これらの時のDシャトルのデータを見れば追加被ばく量が多いことが分かった。異常時対応や教育のあり方などについて、このような実績を踏まえて求めていく。

【不当労働行為を根絶し、健全なJR東日本グループを創造する】

▼この間の組織再編などによる異動では、ほとんどの組合員が希望通りとなっている。これは、板倉副委員長を象徴とした強制配転に対する不当労働行為救済申立が抑止力になっていないかと思う。第三者機関の活用を改めて議論し、活用できる分会組織をつくり出していく。

▼水戸地本の救済申立を職場集会で議論してきた。意識してきたことは「板倉副委員長のため」だけでなく、これまでの強制配転の現実を振り返り、組合員と組織を守るための救済申立だということ。現在準備している労基署申告も問題の解決を図るための手段であり、第三者機関を活用したたかひの意義をさらに組合員と共有化して推し進めていく。

▼議事録確認の締結について、交渉が終了した22本中7本しか締結できていないことは組合員の不利益に直結するものだ。議事録確認は労使で確認した事項や交渉経過を記載するものであり、職場のたたかひにも重要であることから早期の締結に向けた議論を地本に求める。▼支部事務所の便宜供与が進展していない。第三者機関の活用も検討しながら、実害を積み上げていく。

【地域と共に3672問題に向き合う】

▼水郡線営業所分会は、矢祭町、埴町、棚倉町の地域住民の声を掴む行動を行ってきた。端的に言えば、役所の方が言っていた「地域の人たちは水郡線があつて当たり前」「危機感がない」ということです。地域の方々も「無くなってしまう」と言われていた。この危機感、役所や町おこしなどの団体の方々、通学する学生は持っている。今後はこのような危機感を持つ方々との意見交換を行いながら分會としての方向性を打ち出していきます。

【すべての取り組みを組織拡大に結実させる】

▼この間の組織拡大の教訓は、仲間が苦しんでいる時や悩んでいる時に手を差し伸べ、フォローし、人としての関係を構築してきたことにある。また、「駆け込み寺」としての労働組合の存在意義を感じてもらったことや組織全体で関わってきたことにある。しかし、一番大事なことはかわる側がいかにか相手にこだわるかだ。組織拡大は組合員の強化なくして実現できない。このことを組合員に訴え、積極的に参画してもらおうための執行委員会や職場集会をつくり出していく。

▼組織拡大に向けては、人間関係を前提にしつつも、未加入者に「自分も入りたい」と感じてもらう運動が重要だと思ふ。また、未加入者は職場の組合員を見ていることから、誰の目から見ても正しい運動を組合員と共に実践していきたい。

総括答弁(要旨)

水戸地本 事務長 出口 真広

JR東日本の安全性再確立に向けた取り組みを強化しよう!

内房線上総湊〜竹岡間での協力会社社員の感電死亡事故について発言がありました。会社が今後どのように原因と対策を打ち出すのかは分かりませんが、直接的な原因を「システムの問題」や「人の問題」に切り絞めて対策を講じていくことは容易に想像できることであり、しっかりと注視していかなければなりません。

直接的な原因にしか目を向けずJR東日本の体質は、労働者の命を奪い、命を脅かす重大事故が発生しても何ら変わりません。システムに不備があればシステムの問題やメーカーの責任にし、ヒューマンエラーが発生すれば「基本動作をやっていない」「やるべきことをやっていない」として人の責任を追及する。すでに、このような体質は職場の隅々まで浸透してしまっています。そして、このような体質の背景には、内原駅での「停止信号で起動開始した事象」のように、ヒューマンエラーがあつてもAT-SIPで列車を止めることができるというシステムへの「依存」があります。また、このシステムが経営幹部の安全に対する「過信」にもなっていると言えます。AIやDXなどの技術革新の流れの中で、新たなシステム化を否定するものではありませんが、ひどいシステムではない限り、「システム」と「人」の「調和」をどのようにしていくのが今後の大きな課題です。

福知山線事故では、事故発生前にミスをしてしまった運転士の精神状態が、過去に経験した日勤教育の重圧にさらされていた可能性が指摘されました。そして、オーバーランなどのミスを起こした乗務員を乗務から外す懲罰的な日勤教育が社会的に問題視されました。乗客が乗車できなかったワンマンの事象で日勤に降ろされ犯人扱いされているという報告もありましたが、まさに今、JR東日本で起きていることは当時の「JR西日本そのもの」です。福知山線事故前夜と指摘し続けてきた当時を超えたと既定して是正に向けた取り組みを強化しなければなりません。

人の命を奪ってからは遅いことは誰もが認識していることです。だからこそ、私たちは会社に対して物を言い続けなければなりません。ヒューマンファクターの視点や背後要因に一切向き合わない経営姿勢を是正するためには、地本の安全検証会議や職場に設置する安全分科会での議論の強化は必須です。また、グループ会社で働く仲間や外部の意見を取り入れ、団体交渉力を高めていくこととします。

施策に対する職場現実と仲間の声を会社に訴え続けよう!

小水津駅での流転について、発言にもあつたように中編成ワンマン運転は「やるべき操作が多すぎて何をやっているのか分からない時がある」というのが実態です。また、多くの乗務員から「他人事ではない」「明日は我が身だ」と言われているように、誰もが中編成ワンマン運転におけるヒューマンエラーのリスクを認識しているのです。4月には青梅線、日光線、相模線で同種の流転が発生しており、取扱いの多さがヒューマンエラーを招いていることは明らかです。

今回のような事象によって仲間が苦しまないためにも、乗客の命を守るためにも、地本は新たな中編成ワンマン運転の拡大の提案を拒否し、茨城県労働委員会に「あつせん申請」を行ってきました。組合員の利益はもとより水戸支社で行われている中編成ワンマン運

転がJR東日本のスタンダード化にならないように歯止めをかけていきたいと思つています。

営業統括センターにおける企画業務の実態や教育体制、要員問題について発言がありました。「組織再編」や「融合と連携」といった新たな組織、新たな働き方の弊害が職場に立ち現れていると思つています。本日、土浦駅連区分会と勝田駅連区分会の統合についても意見を頂きましたが、職場で発生している問題の解決に向けての組織整備と運動づくりは喫緊の課題であると認識しています。また、現在には多くの組合員が駅業務を担っています。乗務員の視点から見えることは多くあると思つています。掘りだした問題を掘示板などを活用して発信していくことや駅の未加入者に直接訴えかけていくことは駅の仲間の力になると同時に組織拡大の展望が切り拓ける実践になるのだと思つています。ぜひ、本日出された営業の仲間の悲痛な叫びと問題点を職場に持ち帰り共有化して頂きたいと思つています。

JESS職場における超勤問題ははじめとした駅職場の実態についても発言がありました。本部とも連携して具体的な対応を検討していきたいと思つますが、水戸地本としてもあらゆる労使協議の場を活用して問題の解決に向けて動いていきたいと思つています。

労働組合の価値を明確にし、職場活動を通じて組織強化・拡大を!

結成から3年半が経過しようとしています。私たちはこの間、結成の原点でもある「職場の問題は職場で解決していく」組織を目標し、日々の輸送サービス労働運動を推し進めてきました。しかし、当面する課題である第一組合を実現していくための3000名組織を実現していくためにはこれまでの到達点を確認しつつ、さらに一歩前に出て運動を押し上げていかなければなりません。その実現のためには全組合員が未加入者に堂々と「労働組合の価値」を訴えていくことが重要であり、その行動を「共感」に変え、共に創る「共創」へと高めていくことをこれからの運動の基礎としていかなければならないと考えています。

私たちは、これまで第三者機関の活用方針を掲げて様々な問題に対峙してきました。最近ではABCIMARTで働くパート女性1人が労働組合に加入し、会社からの賃金引下げに対して撤回を要求するとともに物価高に対する賃上げを要求し、実現しています。会社からの攻撃に対してデیفエンスシブな立場で労働組合を結成し、団体交渉などを駆使して自らと仲間の不利益を守る姿は、私たち輸送サービス労組も同じ少数派の労働組合として、同じ立場だと思つています。だからこそ、私たちはJR東日本という「井の中の蛙」になることなく、堂々と「労働組合の価値」を未加入者に訴えていくべきなのです。

そして、組合員や未加入者の怒りの声、おかしなという声をどのようにに掴み、高めていくのが重要です。これらの労働組合が立ち上げられてきた出発点でもある組合員の声を掴む、未加入者の声を掴むためには「職場活動」しかありません。ぜひ、組織拡大を職場集会の議題にしながら、組合員と共に考える全組合員参画型の運動づくりを創造して頂きたいと思つています。

福島議員から輸送サービス労組の「応援者」として共に声を上げていくと力強く鼓舞して頂いたように、私たちには共にたたかう仲間がいます。スローガンに掲げた「共感」から「共創」に高める輸送サービス労働運動をすべての仲間と共につくり出し、組織拡大の実現と未来ある職場をつくり出すために共に奮闘しましょう。

2023年度新体制

執行委員長	黒澤純一
執行副委員長	板倉彰一郎
執行副委員長	鈴木真広
事務局長	山口博克
組織部長	井上博
労働法務部長	酒井誠
組織担当部長	田口征司
組織担当部長	矢田一彦
組織担当部長	川井伸一
組織担当部長	鈴木清志
組織担当部長	古谷悟
情宣担当部長	荻野春樹
業務部長	安達純一
業務担当部長	大竹伸一
業務担当部長	橋本優一
業務担当部長	須田孝英
業務担当部長	会澤俊
業務担当部長	柴沼肇
業務担当部長	高野和
業務担当部長	小倉秀勝
総務財政部長	久保明
特別執行委員	綿引博
特別執行委員	久保明
特別執行委員	綿引博
特別執行委員	今野正英

大会宣言



大会宣言を全体で確認しよう!

今大会をスムーズに進めて頂いた議長団

勝田運輸区・小倉代議員(左)と
原ノ町連合・矢部代議員(右)