



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!



@Z・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!

今大会の課題について述べさせていただきます。まずは、「JR東日本の経営方針」についてです。昨年、7月28日にJR東日本は、一日平均乗客数2000人未満の赤字路線を突如として公表し、今後のあり方について関係自治体と協議していく方針を打ち出しました。

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」「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。

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、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。

次に、「安全問題」です。JR東日本の安全風土は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。また、原因調査が続いておりましたが、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



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。

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ですね。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。

一方、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。

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。

この一年間で、若い仲間3名の組織拡大を実現してきました。ぜひとも、その成果と教訓を今大会でも報告・共有していただければと思います。昨年の大会では、組織拡大のために「小さなコミュニティづくり」の重要性を確認してきました。3名は拡大できましたが、まだまだ流れをつくることは出来ておりません。「小さなコミュニティ」をつくったとしてもそこから先どうするのか。こういったことが今大会の課題だと思っております。

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。

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「今更たかうべきだ」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調べ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き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るとは多くあると思つていますし、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」組織を目標とし、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、さらに一歩前へ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

Table with 2 columns: Position (e.g., 執行委員長, 事務長, 組織担当部長) and Name (e.g., 黒澤純一, 板倉彰一郎, 山口真広).

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. Photo of 勝田運輸区・小倉代議員 (左) と 原ノ町連合・矢部代議員 (右).