

大会宣言 ~~案~~

JR 東日本輸送サービス労働組合水戸地方本部は、水戸市「ザ・ヒロサワ・シティ会館」において「第6回定期大会」を開催し、「職場の問題を職場で解決する」運動づくりと「将来を見据えた組織の確立」を目指して、輸送サービス労組運動の更なる充実・強化を勝ち取ることを確認した。

JR 東日本の安全は、危機に瀕している。内房線上総湊～竹岡駅間において感電事故が発生し、28歳の電力関係協力会社社員が亡くなった。さらに、川越線指扇～南古谷駅間の単線区間においてデッドロックが発生するなど、社員と乗客の命を脅かす事故・事象が多発している。これらに対して会社は、「決めたことを守らなかったこと」のみに問題を切り縮め、事故・事象に向き合うことなく経営責任を果たしていない。この姿勢は、鉄道で長年培ってきた「安全第一」の職場風土を変質させるものであり、「責任追及」の経営姿勢そのものだ。この企業体質は、福知山線脱線事故当時の JR 西日本を想起させるものであり、もはや「福知山線脱線事故前夜」ではなく、「当時の JR 西日本そのもの」と規定せざるを得ない。私たちは、職場での原因究明はもとより、団体交渉をはじめ声を大にして背後要因への対策と経営責任を問うていく。

水戸支社は、「中編成ワンマン運転の拡大について」の提案を提示してきたが、地本はこの提案を受けない判断を行った。それは、団体交渉で「起動開始時は『1ノッチ5秒』でモニタを注視する」ことで安全を確保するという団体交渉の確認事項を一方向的に覆したことにあり、さらに以前から指摘してきた問題点に向き合う姿勢を示さなかったからである。しかし、会社は提案を「受けるか・受けないか」の議論に終始したことから、茨城県労働委員会へ「あっせん申請」を行い、第三者を介して労使が向き合う場を求めたのである。今後、他地本でも「ワンマン運転施策の拡大」が予定されている中、各地方本部へこの問題を発信し、全地本のたたかいへと発展させ、組合員の利益とお客さまの安全・サービスを守るたたかいとして推し進めていく。

業務用タブレットにおける「新 JINJRE 初期設定」や「パスワード変更作業」が管理者の不明瞭な業務指示により、「賃金の不払い」の問題にまで発展している。この問題は、会社の業務指示を曖昧にし、労働そのものを「社員の自主性」に委ね、会社の管理責任を放棄しているものだ。今回、勝田運輸区分会と水郡線営業所分会が労基署申告のたたかいをつくりだした。この教訓に踏まえ、「労基署を活用したたたかい」として位置づけ、すべての仲間が参画する運動へと展開させていく。

八王子地本の「JR 東日本パンフ配布処分事件」は「全部救済」の完全勝利命令を勝ち取った。さらに、東京地本の「脱退パワハラ訴訟」は8月10日に判決が予定されており、水戸地本の「板倉副委員長の強制転勤問題」は、東京都労働委員会で8月8日に第1回調査期日を迎える。私たちの「第三者機関を活用したたたかい」は着実に前進してきているのだ。今後、板倉副委員長の強制転勤を証明する追加証拠を積み上げるたたかいを推し進め、すべての「完全勝利」を目指し、JR 東日本とグループ会社を健全な会社へとつくり変えていく。

鉄道開業から150年を迎えた中、JR 東日本が「36路線72区間」の問題を公表し、水戸地本管内では水郡線と常磐線の一部が該当する。これまで水郡線営業所分会を中心に水郡線主要駅の踏査行動を実施し、沿線住民や関係自治体から“生の声”を掴んできた。その声は「鉄道や駅が地域の象徴であり、採算だけでは片付けられない」というものである。私たちは、JR 東日本に求められている声をさらに掴み、地域に寄り添い連携を強化していく。

2022年度決算は3期ぶりの黒字を達成した。しかし、ベースアップと夏季手当の結果を見れば、私たちのコロナ禍での苦勞と努力が評価されたと捉えることは出来ない。一方で、会社の「4,000名削減」の方針とそれを実現するための「柔軟な働き方」によって、兼務・複務が課せられるなど労働密度は高まるばかりである。このような現場実態を顧みない会社姿勢への「不満・憤り・失望」の声は日に日に大きくなっている。さらなる組織拡大実現に向け、「コミュニティづくり」を強化・拡大し、様々な運動へと発展させていこう。闘い続けることでしか労働組合の存在価値を発揮させることはできない。すべての仲間と輸送サービス労組運動の“共創”をつくり上げ、「生きがい」と「働きがい」がもてる JR 東日本を実現させるために奮闘していこうではないか！

以上、宣言する。

2023年7月15日
JR 東日本輸送サービス労働組合
水戸地方本部 第6回定期大会