

「共感」から「共創」へ 輸送サービス労組運動を すべての仲間とともに作りだそう！



2024年
1月1日

JTSU-E JOURNAL MITO 新年号

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

執行委員長 新年あいさつ

執行委員長 黒澤 純一

新年おめでとうございます。本年もよろしくお願ひいたします。

まずは「年末手当満額獲得のたたかい」を職場から全ての仲間とともに作りあげていただいたことに感謝を申し上げます。その結果、JR東日本は「基準内賃金の2.65カ月に5万円を加えた額とする」という低額回答を示しましたが、私たちは職場から怒りの声を集約し、再度団体交渉でその声をぶつけてきました。最終的には妥結の判断となりましたが、職場の全ての仲間からの「怒り」「失望」の声は未だ止むことはありません。これまでの「コロナ禍」において、全社員がどれだけ苦悶してきたのか。そうした苦しみや我慢してきた気持ちを踏みにじる会社姿勢であったといえます。いかに経営陣が職場の生々しい現実に身を置いていないのかは、「役員報酬」が上昇している現状などを鑑みれば、その姿勢がより鮮明になったといえます。したがって、今後もあらゆる場において、引き続き現場の苦闘を経営陣へぶつけていかななくてはなりません。

JR東日本は、「実質賃金低下」という日本社会全体が抱える深刻な問題に後ろ向きであることが明確になりました。今後、岸田政権は声高に「賃金引き上げ」を強調し経営側へ呼びかけていくことと思われます。しかしJR東日本経営陣はそれに応えていくとは到底思えません。したがって「24賃金引き上げのたたかい」は、昨年以上のたたかいをつくりださなければなりません。昨年は「あらゆるたたかいの高揚で要求満額を勝ち取る」という方針のもと、直接的な賃金引き上げの取り組みのみならず、「組織拡大」や「第三者機関活用」などの取り組みも強化してきました。今回の「年末手当」の総括を踏まえて昨年以上のたたかいをつくりだしていきたいと思います。

JR東日本による「不当労働行為」は未だ止むことはありません。私たちは「第三者機関活用方針」のもと、「板倉副委員長の原ノ町運輸区への強制転勤問題」を不当労働行為として「東京都労働委員会」へ申し立てました。11月16日に「第1回期日」を迎え、我々の主張を堂々と訴えてきました。この申し立てには板倉副委員長のみならず、これまで組合員が受けた強制転勤の実態を証拠として提出していく予定であ

り、さらに今後同じような強制配転があれば、それも追加証拠として提出していく方針です。

本部は12月4日、「心と身体を壊す『新たなジョブローテーション』反対!」のスローガンのもと緊急集会を開催しました。集会では、運転士から駅への強制転勤によって精神が破壊されてしまっている現状や、面談での脱退強要の現状が報告されました。今後は「国際労働機関（ILO）」の活用を見据えてたたかいくつくり出していくことが確認されました。この方針のもと職場で証拠を積み上げるたたかいを強化していきます。また乗務員に対する新JINJRE初期設定等にもなう「超勤未払い問題」に対して、水郡線営業所分会と勝田運輸区分会が水戸労基所へこの問題を申告し、「労働時間として取扱うこと」という趣旨の行政指導を勝ち取りました。未だ抜本的な解決とはなっておりませんが、同様の問題で東京地本・新宿運輸区分会が労働審判を申し立て、12月11日に未払い賃金を勝ち取る「勝利的和解」を勝ち取りました。このような成果を踏まえて、さらなるたたかいくつくり出していきます。

昨年、JR東日本は赤字ローカル線にあたる「36路線・72区間」を公表し、廃止を含めた沿線自治体との協議を続けています。この間、これに該当する水郡線営業所分会では、自治体や沿線住民との連携を強化しており、さらなる発展を目指さなければなりません。一方会社は、「変革2027」に向けて「柔軟なる働き方」「融合と連携」と称して、乗務員が駅業務をおこなうなど、社員の多能化による「兼務」を進めていきます。同時に効率化施策を強力に押し進め「組織再編」に突き進んでいます。現場では、「強引過ぎる」「現場を見ていない」など、これら経営方針に対する悲鳴の声は日増しに大きくなっています。先日、組合員がある神社へ参拝した際、「JR東日本水戸支社の上司からのパワハラ回避できますように」と書かれた絵馬を見つけたそうです。このような事態も、強引過ぎる会社姿勢の現れとして捉えなければなりません。しかし、「神頼み」のみではこの現状を変えることは出来ません。大事なことは「行動すること」です。

全組合員のみなさん!

全ての仲間「労働組合に加入することと行動することの重要性」を訴えていきましょう!

地本執行委員会が全ての運動の最先頭に立つ決意を申し上げ、新年のあいさつとさせていただきます。

【組織部発】 「新たなジョブローテーション」に反対する取り組みを強化し、 組織強化・拡大を勝ち取ろう！

2020年4月から実施された「新たなジョブローテーション」は、①今後予想される人口減少等による厳しい経営環境の中でも、会社が持続的な成長を実現していくこと②求められる安全・サービスレベルの向上は社員が多様な経験を積むことで実現していく③ライフサイクルを見直し、社員が持つ様々な能力の発揮、かつ主体性を持って業務に挑戦できる環境を整える。という会社目的のもと、これまで実施されてきました。

しかし、現在までおこなわれている「新たなジョブローテーション」では①社員の将来展望に基づく本人希望を無視②生活設計の破壊③異動先の職場での心身の不調・病気・休職を余儀なくされている④本人の成長や挑戦を受け止めない職場風土。などの問題が明らかになっていきます。そもそも「新たなジョブローテーション」のこれまでの異動者数は142名ですが、本人が希望していない異動は54名(※輸送サービス労組調べ)であり、うち輸送サービス労組組合員は36名が簡易苦情処理申請を出していることからしても、その異常さは明確です。その中身を見ても一例をあげれば、10月に水戸運輸区の車掌業務を担っていた女性組合員が営業職場へ転動になりましたが、会社はこの転動の目的を「営業職場のレベルアップ」「営業職場に女性社員が増えている中での育成」「社員自体のレベルアップ」としています。しかし実際に異動した組合員の現状は「通勤環境や家庭環境が変わり、家事や育児もままならない。育児と仕事の両立にも限界がある」「新入社員の教育を担ってもらいたいと言われたが新入社員がいらない」「異動先での職場の実態が全く話されない」など、その本来の目的とは大きくかけ離れたものとなっております。そして板倉副委員長に対する遠距離職場への異動問題をみても、働きがいや無視し安全性を低下させるどころか、社員の生きがいや生活設計までも無視して人間性までも破壊させる施策になっていることは明白です。

輸送サービス労組は職場の悲痛な叫びと怒りの声に基づき、『心と生活を壊す「新たなジョブローテーション」に反対し、組合差別・偏見と分断を許さず、真の笑顔と活気あふれる職場を取り戻す』方針を打ち出しています。水戸地本は、「新たなジョブローテーション」反対のたたかいと板倉副委員長に対しての不当労働行為救済申立「JR東日本(水戸地本)事件」のたたかいを連携してつくり出していきます。具体的には、①組合員との議論を基にした組織としての運動づくり②対話を基本としたジョブローテーションの実態把握③不当労働行為の証拠の積み上げ④すべての取り組みを組織強化・拡大へと結びつける運動づくりを実践していきます。

大会スローガンである『輸送サービス労組運動への「共感」から「すべて仲間」の真実の声に基づく「共創」へ』を実現する運動づくりを組織全体でつくり出していきましょう！

MITO MAIL NEWS No.023
水戸地本 2023.10.29
JR東日本の言う「安全な働き方」? ぶち壊すぞ!!
私たちが会社を救うのは自分たちで!! 2023年10月2日
10月中旬に本人希望を無視した異動先(運送区)へ異動させられ、新たな職場で働いている仲間から「異動先での職場の実態が全く話されない」という苦情が寄せられました。

【業務部発】 安全で安心して働ける職場を創り出すために、 すべての仲間の声を基にたたかいていきましょう！

JR東日本内で初めて「中編成ワンマン運転」が導入され、まもなく4年が経過しようとしています。水戸線で導入されて以降、常磐線をはじめ日光線や八高線など各地方にも拡大されてきました。

導入にあたっては、様々な問題について労使で議論を重ねた中で、特にワンマン運転における運転士の死角の問題について指摘を続けてきました。車掌の目の代わりとして車両に搭載された「車載用ホームモニタシステム」は、運転士が着座した状態でドア操作の際、お客さまの乗降や起動時のホーム上の状態を確認するものとして搭載されています。しかし、ホーム進入中の運転台後方やホーム進出時におけるモニタ消灯後の車両側面、車両後方については確認が出来ないことか

ら、死角が発生し十分な安全確認はできないことで安全性が低下することを指摘してきました。そのような中、10月2日東海駅において、ホーム上のお客さまが車両に接触し怪我をする事象が発生しました。これはモニタが消灯した後に発生したものであり、運転士が確認できない死角で発生した事象です。これを受け地本は「申4号」により団体交渉をおこなってまいりました。交渉の中で会社は「ワンマン運転だから発生したという事象ではない」「車掌が居ても防げないものもある」「対策としては『プラットホーム事故0運動』にて、お客さまにこれまで注意喚起を行ってきただけで、引き続き取り組む」という回答に終始しました。「お客さまの死傷事故0」を掲げる会社として、事故を未然に防ぐための対策に真摯に向き合わない姿勢には、大きな危機意識を持たざるを得ません。

更に視認性の問題として、カメラの汚れによる視認性の低下が職場の検証運動から明らかになってきています。今年の夏の期間には、運転士が清掃してから3日後には汚れてしまうことも明らかになってきています。その他にも「中編成ワンマン運転」における安全上の問題は山積をしており、問題の解決に向けた議論と検証運動を強化していく必要があります。

グループ経営ビジョン「変革2027」のもと、「組織再編」「みどりの窓口の廃止」など様々な施策が急ピッチで進められています。それらの施策に対して実施以降の振り返りや、表れている問題に対して解決を図る姿勢は見られませんが、ましてや、そこで働く労働者やご利用されるお客さまの事を軽視するような経営姿勢が現れています。私たちは労働組合としてのチェック機能を最大限に発揮し、検証運動をもとにした具体的な要求を職場からのたたかいは通じてつくりだしていきます。

MITO MAIL NEWS No.033
水戸地本 2023.12.01
申4号「2023年10月2日に東海駅で発生した列車とお客さまが接触した事象」に関する緊急申し入れ【11/21 開催】
2023年10月2日東海駅で発生したお客さまが列車と接触した事象に関する緊急申し入れ【11/21 開催】

エルダー連絡会第3回総会開催

11月25日、水戸地本エルダー連絡会は「エルダー連絡会第3回総会」を開催し、エルダー・シルバー組合員を中心に40名以上が参加しました。君島会長のあいさつでは、エルダー再雇用における「本人希望無視」「出向先の労働条件や労働環境の問題」そして「出向先のグループ会社間の格差」や「エルダー社員とプロパー社員の格差」などの問題にふれ、すべてにおいて解決していかねばならない問題だとのべられました。

質疑では、「通勤で特急を利用しているが、ただ乗りをしている乗客がいる。特急一人乗務の弊害ではないか」「若手プロパー社員と仕事をしているが、若手のモチベーションが上がっていない様子が見られない。賃金面など改善をしていく必要があるのではないか」「時間内に作業が終わらないため早く起きて作業を始めている」など、いま進められている会社施策による問題について意見がだされました。

今後は、総会で確認された運動方針をもとに、出向先での労働条件・労働環境改善をめざしていくことと共に、レク活動等を通じて組織強化・拡大を目指していきます。また分会とエルダー・シルバー組合員との連絡体制や関係づくりなど引き続き強化していきます。



水戸地本エルダー連絡会 幹事体制

会長	原田 晋明
副会長	小川 由紀夫
副会長	石山 準
事務局長	板倉 彰一郎
事務局次長	小倉 秀勝
幹事	庄司 延幸
幹事	鈴木 三男
幹事	平山 美隆
幹事	大和田 一正

お知らせ

第4回定期地方委員会開催

とき：2024年2月17日
ところ：サ・ヒロサワ・シティ会館
すべての仲間とともに輸送サービス労組運動を
推し進め、組織強化・拡大を目指そう！