



国労仙台

No. 2554
2009年6月20日
発行責任者 橋本 昭二
編集責任者 武田 昌仙

食う・寝る・トイレの改善を

運輸・運輸協議会 乗務員勤務問題プロジェクト

6月8日、仙台地方運輸協議会と運輸協議会は、乗務員勤務プロジェクト会議をこくろく会館において開催した。この会議は、国労東日本本部に06年3月16日発足し、以来全体会議や事務局会議を重ね、また各地方においても学習会などを開催してきた。



会議は運輸協議会千葉車掌分科長の司会で開かれ、仙台プロジェクトの東海林座長が挨拶を述べた。続いて地本大沼書記長、運輸協議会庄子議長、運輸協議会青砥副議長からそれぞれ挨拶を受けた。更には国労東日本本部乗務員勤務プロジェクト事務局

郡山運輸区
ワマン解除の問題。ワマン解除日が年180日、5403行路が2000日以上解除日。ワマン解除で土日3人、平日4人、磐城東線の快速があれば5人とられ、年休の入る要素なし。福島側3地区の集まりでは、5403行路は月17日程度あり、ほぼ休日労働(以下休勤)でまわっている。ワマン行路を基本行路にし、見直しを図っていくのを今年一年間の取り組みにする。

◆全体討論 勤務実態と検証

宮城野運輸区
最終と始発までの5時間のインターバルの問題。23時56分に入区し、詰め所到着は0時10分。風呂に入れば0時40分頃になる。翌日は5時36分の出区に合わせ起床、また仮眠も直ぐに寝付ける訳ではない。前後30分から1時間は欲しいのが本音。東塩釜と石巻までの行路の基本パターン。例えば石巻2回行って東が4回、石巻3回乗って東2回など。朝8時台には東だけの行路があり、明け番時の行路が特に堪える。乗務距離的には東塩釜まで17・2キロだが、駅も15、石巻までは50・2キロで31駅。2キロ弱で次の駅という状況。特に東塩釜までは駅間が短く1分何十秒で、放送やステップ90(注)と到着時2動作、発車時5動作をこなすと残り時間は僅か。空き時間は座っても良いと言われるが、その数秒間に座る人はおらず、立ちっぱなしが実態。東を何往復

もすると膝がガクガクに(注)ステップ90とは、発車時30秒状態監視のこと) 食事時間。短いものは昼17分、夕方23分など30分未満が多い。1〜2行路改善になったが、最低45分は欲しい。例えば到着から発車まで42分の場合、42分もあると会社は言うが、機器整備等と徒歩で5分、発車の9分前に出なくてはならず、14分は仕事。残った時間が食事時間。落ち着いて食事するには実時間40分は必要。組異動・行路に關しては統計をしっかりと取ることが必要。予備運用を公平にさせる取組みも。



5・29 団交(申23号・マルチン事故)
5・31 業長・安プロ合同会議
6・10 簡易苦情処理会議(押切氏)
6・11 東北貨物夏季手当要請行動
6・13 婦人部常任委員会
6・15 第1回選挙管理委員会
6・18 団交(申25号・安全問題)

郡山運輸区
504ダイヤ・721・722列車・ワマン混雑(120〜130%)
3〜5分遅れで運転。増結し車掌を乗せると要求。会社は「予備の車がない」を理由に改善しない。交番発表時で十数名が休勤の指定。毎月当直が「何日休勤可能か?」と張り付いている状況。車掌は運転士の倍の休勤がある。

山形運輸区
米坂線ワマンは学生の乗降の状況を見るとなり、臨時を運行、来年のダイヤ改革まで様子を見るとなった。奥羽では踏切内で車が止まり列車と衝突。特発が見づらかったということ。現在は乗務している。日勤7時間10分を基本に要求し攻防を続けてきた。

仙台運輸区
早朝出勤の泊まり勤務は24時間の拘束時間。常磐線原ノ町では2時間の待ち時間がある。長日勤の解消を小牛田でポイント通過制限35kmを76kmで通過した事象。仙山線でも信号冒進。踏切中継(特発・LED)の意味を理解していない者も。5・6年の若手主任が若手に指導はどうなのか。

小牛田運輸区
ワマン一行路増。理由は車掌の早朝出勤解消と会社。一行路解消は事実。ただ運輸士からすれば微妙。古川から小牛田まで45秒短縮されたダイヤ。運輸士はギリギリ一杯の運転で乗客は乗り心地悪くメリットなし。DCキャンペーンで月88回の休勤。臨時列車が多すぎる。DC免許資格者は土日に年休は入らない。

新庄運輸区
山形運輸区車掌は米坂線の休勤が多い。新庄はみのりの運行、休勤が多発。ワマンの運行が8割超。本数が少ない分拘束時間も長い。

台運輸区では女性車掌が「ストーリー」被害に遭い2名が精神的に参って先月から休んでいると聞く。こうした事情の改善・対策も必要。DL・DC課程卒業者に對し、DL見習いをさせていない問題。本部からも要請を。

夏季手当 要請行動 JR貨物東北支社へ

6月11日、国労東北協議会(橋本議長、齋藤事務局長、岩井東北貨物協議会議長)は、貨物東北支社に対して、夏季手当の要求3.0ヶ月分満額支払いを求め、東北協申第4号と、組合員一人ひとりが切実な思いを込めた寄せ書き等を持参し要請行動を行った。席上で組合側は「団体交渉で厳しさを強調、社員に更なる奮起を求めているが、そのためには社員と家族の切実な要求に応えやる気を起こさせることが必要。

切実な声に応え 誠意ある回答を

厳しいから我慢をと言うのであれば、7期連続黒字決算時にも社員の切実な声に応じて来なかった」と指摘。更に10年連続ベアゼ口で手当も低額で生活が追い詰められ、夏季手当が生活給になっている。訴え、さらにはJRカードの廃止で追い打ちをかけられ、新幹線にも乗れないという、切実な声も伝え、支社に「可能な状況であること、欲の出る回答を求めた。東北は、厳しい現状を話したが、「皆さんの声は本社に伝える」と応えた。

宮城県支部が主催 エルダー社員交流会

5月24日、仙台市内サンルートホテルにおいて、宮城県支部主催のエルダー社員交流会が開催された。この集会は、エルダー制度や再雇用制度で定年退職後に勤めている方の労働実態と問題点の掌握と、その改善に向けた取組みの一つとして行われたもの。

集会は、八巻副委員長の挨拶で開会し、主催者を代表して秋山委員長が挨拶を述べた。また来賓として地本中島副委員長と全交運共済仙台事業部の伊賀所長からもそれぞれ挨拶を受けた。その後、2名の方から定年後の職場の実態報告が行われた。

◆第一部 学習会から

JR東日本関連会社で働くAさん

昨年9月に退職、10月からエルダー。7年間出向しそのままだと職場でエルダー勤務は機械的に組まれ、休日希望日にマル印をつけて提出するに過ぎない。年休はなかなか入らない。携帯を全員に渡され、他の人は休日もち帰っているが、自分は職場に置く。パソコンが各個人に貸与され自分で勤務や超勤を入力。超勤は全て支払われるが、1ヶ月の超勤が45時間を超える理由を聞かれる。大変なのは賃金。労働条件は変わらないのに、55歳で10



JR貨物で嘱託社員として働くBさん

60歳を超えての再雇用は、現在の職場で嘱託と、出向先で継続の2つ。嘱託制度では、希望すれば現在の職場で仕事ができる。また貨物は、職場が丸ごと外注化という所がほとんどであり、出向で働いている人はその

%減 57歳で20%減、60歳で50%60%の賃金。エルダー社員は15万5千円。そこから所得税等を引かれると、毎月10万円を切る。要求は、55歳と57歳の賃金カットを無くし、60歳、65歳まで安心して働ける条件を確立してほしい。エルダーとして、頑張る。

まま出向を継続、という状況が続いている。嘱託では、休日や月2日増加で年間24日の特休増。しかし基本給13万円で新採より低い。出向先で継続の人は、出向先の労働条件で働き、出向時代から社員と労働条件が違ふ。また嘱託勤務と出向継続では休日数に格差。旅客から、貨物関連のロジスティクスに出されているが、貨物の中でも格差があるのに、旅客から出された人は旅客の社員と更に格差。組合員の受け入れ態勢、連絡体制が取れていない。

◆第二部 交流会の声

仙総所から貨物関連へエルダー先を提示されたCさん

昨年11月に、貨物の関連会社を提示され、総務科長から「今まで誰も行っておらず、今回あなた一人だけ」と言われ、またその会社が私を選んだと告げられ、理由はガス溶接とフォークリフト運転の資格有。しかし、工場労働者は殆ど持っており、その中から私を選んだことになる。幹総で国労組合員3人退職するが3人と希望がなかった。他労組組合員は殆ど希望通り。問題の1つは、本社本部門の団交で「家族に病弱者や介護をする必要のある人がいる場合、支社が窓口になって交渉をし、調整も

当然有りうる。門前払いはない」という議事録があるが、平成7年度の自己申告書から家族の状況について報告し、個人面談でも話をした。昨年8月に妻の母が、昨年12月には私の母が亡くなった。一昨年の11月から昨年10月までの間に、77日間盛岡に帰っており、本部署社間の交渉と違つて言ったが、支社の担当者はこのことがわかっていなかった。「調整有る」と明記してあるが、私の場合は「調整は一切無い」と話していた。2つ目は、再雇用の問題については公平公正な人事務管理になっていないということ。この2点を各級機関に要請し、やっと今月28日に地本で交渉。東日本でも、今要求をまとめている状況。私は6月が誕生日で7月1日から行かねばならず、間に合わないと思う。今後の方々に続く運動を残したい。新たな職場に行っても運動は続ける。提示された会社は全く知らないで「資料を出して欲しい」「見学させてほしい」と言ったが実現していない。退職記念乗車券の扱いで会社が間違い。総務科は「退職の辞令後使用可能」。しかし、ある人から「退職月から使用可能」と言われ、再度、総務科に聞くと「そんなことはない」。雇用対策室に聞いても「辞令を受け取ってから」。幹総内の出向者は3日連続で休み取るのは大変。出向に行く、年休取れず「年休を持って来るな」と言われた人も

退職記念乗車券は1週間区切りが無い。1日取ればそれで終わり。再度、雇用対策室に言って調べたら、間違いと分かった。職場も雇用対策室も知らない。一つひとつ確かめてやっけないとダメ。

東北総合サービスでエルダー社員Dさん

エルダーになって賃金下がった。同僚はJR社員であり、仕事は何も変わらず責任も同じ。ただ賃金は圧倒的に違う。基本は、同一労働同一賃金。エルダーは福利厚生も下がる。諸手当も無い。エルダーといえJR社員。同じ条件で。

貨物関連にエルダー提示されたEさん

雇用契約の中に、エルダー先の事業が立行なくなつた場合には、その後の斡旋は一切無いという項目がある。

Jテックでエルダー社員Fさん

今月、線区管理に配置され、4人でまわしている。出勤するとすぐに車で出発社員間の話しをする時間が無い。現場は休む所が無い。大型ショッピングセンターの駐車場で休憩を取るが、保安員が見回りに。組合員と交流をしていきたい。

貨物関連でエルダー社員Gさん

第二の職場だから低賃金でも仕事もそこそこと思っていたが、大間違い。子供や孫に対して底上げでき

ばと思っている。改善できたのは、雨具を掛ける所。支店長から「JR東に帰れ」と言われている。職場の人たちと一緒に、少しでも良くなるように頑張りたい。

40年国労を支え た労をねぎらう

福祉問題学習会

5月31日、松島町「パレス松洲」において、今年度の「福祉問題学習会」および慰労会が開催された。学習会へは12名の組合員と6名の役・職員が参加し、JR東日本、貨物各社におけるシニアに関する諸制度、再雇用制度、アスベスト問題、交運共済、退職者の会加入の取扱などについてそれぞれ担当からの説明や報告が行われ、理解を深めた。

主催者を代表し橋本委員長は、マル生闘争やスト権など40年に及ぶ闘いの歴史に触れながら、参加された諸先輩方に対し感謝と御礼を述べた。また、「諸先輩が築き上げてきた国労組織と運動を次の世代に引き継いでいくことが私たちの任務である」との決意を述べ、引き続き指導と運動への協力を要請した。

先輩の皆さんからは、年金受給条件44年特例措置、標準報酬額の算定根拠に対する質問や、減額受給の取扱について周知すべき、東日本のエルダー制度に対

する改善要求の意見や提起もあった。それらに対する地方本部からの答弁や参加していた組合員からのアドバイスなどもあり、有意義な学習・交流となった。

慰労会に移ってからは、同期入社の顔ぶれがそろつ中で何年ぶりの再会を喜び合い、昔話に花を咲かせた。最後に一人ひとりからのあいさつとして、「国労組合員でよかった」「これから仲間を大事にしていこう」と、その内容は職場に残る先輩たちに勇気と希望を与えるものだった。国労の抱える課題は山積しているが、粘り強く闘っていくことを全体で確認し散会した。

退職のお知らせ

5月18日
後藤 健さん
小牛田駅連合分会

5月31日
白鳥 悟さん
武山 健悦さん
小牛田駅連合分会

春日部栄一さん
若松地区分会 (駅)

笠井 久雄さん
米沢連合分会 (信通)

長い間お疲れ様でした