



NO. 774
 発行
 13・2月1日
 国鉄労働組合
 新潟地方本部
 発行責任者
 関川 和彦
 編集責任者
 教 宣 部

公平・公正は人事運用を

労働協約について

1月19日、20日の地本旗開きが開催され、国労本部のオルグ・組織経験交流など行われ、続いて国労東日本本部・矢部執行委員から労働協約についての説明がありました。



労働条件を決定

労働協約は組合員の労働条件を決定する。議事録確認は組合間によって違う。

労働協約の内容は、他労組も含めて同じだが、一括和解を守らせていくと議事録確認されていない。JR貨物と九州は締結していない。

労働協約の要求項目・出向、配転など207項目を会社側に提出した。(2011年10月)

具体的な要求については前回は無かったが交渉については一定の成果があったと判断。「公平・公正な人事運用」が議事録確認された。

2013年次総会の開催

にいがた私学争議団 支援共闘会議

2月22日(金) 18時30分～
 新潟ユニオンプラザ

総会では加茂暁星高校争議の報告や帝京長岡高校和解後の闘い、支援団体・支援者、県内他争議団の連帯あいさつがあります。



締結後は他労組と同一の立ち位置・他労組が出している議事録と内容が国労と違っている。

就業規則が労働条件ではない

就業規則が労働条件ではなく、交渉・議事録を含めたものが労働条件になっていく。

労働協約締結と改訂の取り組みが労働条件改善につながっていく。労使で締結と双方に責任がある。グループ会社との労使間協約の締結と組織拡大につながっていく。そのための労働協約締結となった。

就業規則は勤務・服装の清正3と25条・教育訓練127条・エルダー・グリーンスタッフについては労働協約には入っていない。

協定は他労組が締結したものでも適応される。(勤務の取り扱い)

労働協約の期間は3年・国労は年に1回改訂闘争を取り組む。職場の労働条件改善を春闘時期に取り組む。

アンケート調査・要求作りを改訂闘争にいかしていく。(出向職)



場も含む)

定期大会で協約改訂・要求作りを確認する。それで定期大会を8月に開催し改訂要求闘争を取り組む。配転問題に関して前回は改善されていない。(懸案事項) 運動を通じて要求の改善を図る。

全体からの意見

矢部執行委員から労働協約についての説明の後、全体から意見・質問が出されました。



●労働協約は組合員にとってメリットはあるのか?

○目に見えるものは無い。労働協

約改訂闘争を図っていく。労働条件改善の取り組みは年に1回、改訂闘争を進めていく。それは組織の活性化につながっていく。

勤務の取り扱いについて16項目・国労の取り組みの成果によって16項目になったが、その問題点について改善を図っていく。申し入れなど以前、交渉は無かったが、締結によって改訂闘争・労働条件改善闘争を取り組んでいく。

職場の問題点について、労使間が話し合うこと。改善しなければ労働基準監督署へ相談に行く。そして改善しなければ申告へ。段階的に運動を進めていく。

●改訂は3年と文書化されているのか?エルダー社員・出向者はどう整理されているのか?

○労働協約には期限は無いが、労組法上の効力は3年。国労は1年ごとに改訂闘争を取り組んでいく。エルダー社員の就業規則は無い。グループ会社とのやり取りが重要となっている。

出向会社と分会が組織化されていない。高齢化が問題で機関整備がされていない。労働協約締結でグループ会社と交渉ルールができる。協約締結から労働条件改善へつなげる。

●エルダーで出向している。労働条件改善について交渉など取り組みは?

○要求改善の申し入れを職場・グループ会社へ取り組んでいく。盛岡地本では、地本が直接、支社へ要求を申し入れている。

杉本敏宏氏 (元上越市会議員)

「北陸新幹線金沢開業に向けての 並行在来線の課題を考える地区労働講座」



休憩のあと、杉本さんから、並行在来線問題について講演していただきました。

北陸新幹線が 開業になって

北陸新幹線が開業になって、新潟から見るのか、上越から見るのか。上越市は新潟県庁より長野、富山の方が近くなる。開業に伴い「はくたか」「北越」が廃止に。上越から直通で新潟へ運行する列車は「くびき」しかない。

「並行在来線」の役割。上越市は交通体系について広域連携を図る。その他、地域交通・バス・タクシーと続く。総合計画、10年を区切りとして作成する。

新幹線中心に 変わってきている

上越市は2005年に14の自治体が合併し東京23区より広くなった。交通体系を考えていかないと合併後の協議の中で決定した。

合併し8年目になるが状況が変わってきている。ローカル線が中心ではなく新幹線を中心に考えが変わってきている。



在来線の問題点。信越線は、雪ですぐ止まる。大問題になっている。地域の交通の役に立っていない。

アンケート調査を実施

住民アンケートを実施。5000部配布、1472部回収した。この問題については感心が大きい。

回答状況については、運賃や運行範囲などを三市連絡会で議論し出されている問題点などが多かった。結果について重要視していきたい。

他県と協力して進めること。などアンケートからも回答されていた。直江津から糸魚川・糸魚川から高田まで高校生が通学している。上越市の大潟区は、小・中学校が1校しかなく列車通学になっている。教育の立場からも問題になっている。

拡大地方委員会

2月23日(土) 13時~ 地本事務所2階



直江津高校が廃止。直江津から高田へ中・高校一貫校へ通学している。義務教育で就学の権利についても問題がある。妙高市の地域住民は長野市へ通院していることから在来線は重要だ。高校も長野へ通学している生徒もいる。

JRへの乗り入れは 可能か?

JRへの乗り入れは可能か？相互乗り入れは？JRキップは買えるのか？初乗り運賃。各会社の線路を使用すること。運賃が高くなってしまう。乗り換え時間が長く、運賃が高額になってしまう。上越から新潟までの直通列車が無くなる。第三セクターになると電車から気動車へ変わり1両運転になる。

安全性の問題と必ず乗り換えが発生する。基本は新潟県・JR東日本・国が責任を持つこと。

JRの資産について「無償」を。県は有償を主張している。新幹線駅。脇野田駅の移設に対して、約700メートル離れている、移設を要請したが難しい。一括在姿譲渡について必要としない土地も含まれている。赤字の原因になっていく。

編集後記

旗開きの特集を記載しています。773号・774号と2号続けて発行しましたが、まだ労働講座での内容が記載されませんでしたので、二日目の労働講座の記事を次号記載します。



これはホテルの玄関から見た風景です。ものすごい雪でした。一晩で40センチくらい降ったみたいです。

