



NO. 927  
 発行 2017年10月5日  
 国鉄労働組合新潟地方本部  
 発行責任者 加藤 秀夫  
 編集責任者 教 宣 部

# 地本定期大会・みんなの意見

## JR本体に残れる

○エルダー社員はJR本体に残れることについて、現場は具体的に説明していない。他労組は、エルダー社員制度についてふれていない。ほとんどの社員はJR本体に残れることを希望している。

人員不足だから残れると言っているが本当なのか。差別についてどうなのか。単日勤務5月に4日間の休日で賃金は80%だが、これは改善して欲しい。残れる確証はあるのか。



## ワンマンは阻止していい

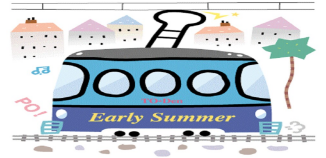
○ワンマン運転について方針書に無かった。ワンマン運転が、今後拡大していく。ワンマン運転は遅延が発生する。駅の停車が長くなる。



乗客と運賃の精算でもめて遅れる。多く発生して遅延が多くなっている。

ワンマン運転によって車掌が合理化され運転士に対し労働強化になっている。乗り換え接続が出来なくなる。ワンマン運転は阻止していく。

長岡の車掌が、イベントが開催されるため、越後湯沢駅へ出張させられた。出張で行ったが駅で精算業務をやった。



## 工務・委託化が進む

○主務試験に国労組合員が合格した。工務で2人になった。試験について差別が無くなってきている。委託化が進んでいる。合理化提案がされる模様だ。上越線が3級から4級に変更される。(線区の検査周期・線路巡回の回数が変わってくる)磐越西線も委託化へ。

エルダー社員の出向先について、一建は希望しない。NTSは希望したが駄目だった。希望できなかったのが駄目だ。希望できなかったのが駄目だ。希望できなかったのが駄目だ。

若手は業研などの業務が多くなってきた。労働条件が厳しい状況になっている。技術継承など世交代をスムーズに。



## 現場で説明が無い エルダー社員制度

○エルダー社員が来年12名。退職・出向について調査した。中越通運に出向した人は辞退した。来年度4月から新しい制度に変更される。12名中11名が面談し終了している。JR本体を希望しているが単日勤務を希望しない人が多い。

## 車両限界おかし

○新潟総合車両センター・Jトレックで129系の製造をしている。

検査場で車両を通過させ車両限界の検査中、限界をおかした車両が発見された。車両の側面、車側灯付近の上の雨どいが限界をおかしていた。そこを曲げるように言われた。長さは5Mくらいだった。翌日、再びその部分をたたいて曲げ直した。

作業ミスが多い。車両の引き取り検査はJR東日本がやっている。現在、検査は車両の屋根に上がって強度の確認もしている。細かい検査は必要なのか。

(裏面につづく)



**地本退職者  
 激励会の開催**

**NRU**

**11月18日(土)  
 地本事務所**





休日出勤も発生している。エルダー社員に休日出勤を要請してもあまり出たがらない。年金が減らされるためか。他の社員が出勤せざるをえない状況だ。

若い人は、ボーナスの割り増しや試験に合格したいので会社の言いなりになっているが、実際には、そういった状況にはなっていない。

### JNBに委託されるのか

○五泉駅に4月1日付けで転勤になった。JR社員が管理している駅は磐越西線では五泉駅の次は喜多方駅になる。

そのため列車の遅延が発生すると遅延放送をする。その時、5ヶ所の駅を放送しなければならぬ。大変な労働環境だ。

9月、女性休憩室の工事が開始した。五泉駅もJNBに委託されるのか。女性を駅業務に就かせることはJNBの委託化か。

18時20分以降はひとり勤務になる。列車運行の遅れが心配だ。

磐越西線で「四季島」が運行中に人身事故が発生した。指令から連絡があり現場へ急行した。五泉駅の戸締りをして現場へ向かったが、営業時間までに駅へ戻らないと大変なことになる。



### 客員一体の闘いを

○貨物会社は、旅客会社に比べて60歳以上の雇用について制度上先行している。

嘱託社員制度もJR本体に残れる。貨物会社は出向先が無いことと要員が足りないからだ。賃金が減額になり、嘱託社員は賃金が減額になるが休日数が年間24日間増える。

出向すると出向先の会社は休日数が増えないので賃金精算される。しかし出向した組合員からの意見から賃金より休日が増えたいと話していた。

貨物は、春闘では連続のベアゼロボーナスなど年間手当が大幅に旅客会社と違う。貨物は旅客会社の半分だ。

この間、地本と連携して取り組みを進めてきた。客員一体で闘いを進めていく。

職場の実態は、要員不足になっていく。乗務員では予備要員が欠員で厳しい状況が続いている。駅も足りないので乗務員の養成がされない。貨物会社は新採者を2年間採用しなかった。今年、新潟支店では、新潟ターミナル駅に2名、東新潟機関区に2名配属された。



### JR本体へ希望

○職場では5月頃、エルダー社員で残れると話が出ていた。JR本体で働けるのであれば残りたい。JRと縁を切りたいと言う人もいる。賃金は下がっても現場へJR本体へ希望する。会社からの説明・面談を受けてJR本体へ残るか、要員が足りないのだからそうなるのか。仕業検査が委託化されている。

東労組の社員が仕業検査へ行きたい人がいる。貨物会社からNTSへ出向しているがどうなるのか。制度上どうか。冬期、129系に問題点がある。



### 教導員がいない

○「トキめき」から出向解除されJRへ戻されている。通常の出向解除だ。車掌の登用があったが教導員がいない。車掌の見習いが終わったばかりで教導員になっている。

### 限定免許者の養成

○職場で限定免許者の養成がある。1名辞めた。現在9名で入れ換え業務を行っている。信号業務について高齢者は仕事になじめない。限定免許者が信号業務もやっている。

JR本社は、東日本サービスから信号業務の教育を白河の研修センターで実施する。信号業務については支社が調査、業務内容について調査して、その後、白河で教育する。

NTSとJRが共同で129系の要部検査を施行する。取り外した部品などは長野へ送る。取替え修繕。



### 駅は把握していない

○Jアラード時どう対応するのか。

踏切の問題も冬期間、踏み切りの遮断棒が取り外されていることについて駅は把握していない。わかっている。視覚障害者もホームからの転落事故について、乗降時に駅員は対応できない。現在はこうなっているのか。



### 大量退職がはじまる

○保線職場では大量退職が始まっている。エルダー社員が要員に入ってくる。エルダー社員は要員から外して勤務を考えて欲しい。

塩害でレール折損が発生している。レール交換が定期化されていない。レール・枕木交換も含めて修繕費となるので交換作業までできない。別のレールを直して交換している状況だ。早期改善を。

福利厚生も手当支給について、住宅手当・寮問題・帰省パスなど現在の状況、内容を改善して欲しい。当事者は金銭的に負担が大きい。

●多くのご意見が有りました。ありがとうございました。