

第 28 回東日本運輸協議会定期委員会報告

2015 年 12 月 12 日

東日本運輸協事務長、佐藤

【はじめに】11 月 18 日～19 日にかけて国労東日本運輸協議会交流会・定期委員会が開催されました。交流会には東日本本部より武笠執行委員、JESS-U ユニオン（JESS 内の組合）から池田委員長に出席・来賓挨拶をいただきました。翌日の定期委員会には東日本本部より、佐藤書記長、武笠執行委員に出席をいただきました。

今年、JR 東では「電化柱倒壊、架線切断」など今までにない重大事故が多発しており、定期委員会後も「山手線新型車両の不具合」「横浜線電化柱倒壊」「横須賀線排水ポンプ故障による線路冠水」と重大事故の連続となっています。現場での大混乱と同時に「中堅層（30 代後半から 40 代）が極端に少ないため、技術継承が出来ていない。」「IT による技術継承や業務支援といってもその出鼻をくじかれた事故」と批判が出されています。現業機関での極端な要員削減や業務委託が問題になっているにもかかわらず、会社側は「今後ますます利用者が減ってくる、労働力も不足する」と要員を増やそうとしません。この間「業務委託」「ダイヤ改正」などの会社側提案も実施日が遅れたり、設備が整っていなかったりと「無理やり合理化ありき」を押し通すやり方になっています。

交流会・定期委員会では「駅の業務委託、更には遠隔操作で労働条件が悪化！」「要員体制が 2 徹から 1 徹 1 日勤で仮眠時間も不安で休めない」「ワンマン運転の拡大で、一方でワンマンの手当が出されるが、異常時の対応も一人でやらなくてはいけない。長時間拘束の行路が出てきた」など出されました。

組織的には「年齢が高い、組合員が少なくなっている」という後退的な状況の一方で「今まで交流・学習してきたことが各地方、職場での取り組みとして広がっている」ということが特徴的でした。「ダイヤ改正で悪くなった行路や改善してほしい条件を労組の枠を越えて議論し、出された同じ要求をそれぞれの労組が会社側と交渉してきた」（千葉）という取り組みが「長時間拘束や『仮眠時間 4 時間』を切る行路が出てきた。同じ線区に乗っているもの同士、労組の枠を越えて同じ要求を出して行こう、と動いている」（仙台）など取り組みが広がり、やはり労働者側のまとまりと会社（資本）側への対立が出てきています。

また「委託会社が変わるとき休日数の問題含め議論や会社側へ抗議してきた」（千葉）という取り組みが「7 月から委託職場が JESS（東日本ステーションサービス）へと変わった。8 月には休日（特休）数の変更（一斉付与）が出されたが、それぞれがまちまちだった。組合で職場オルグをして問題点を訴え、会社側に抗議した」（高崎）と広がりを見せた。そのほかにも職場での取り組み・改善、若手との関わりなどが出され、困難な中でも職場から労働者側のまとまり、要求作りなどが出来ていることが報告されました。

もう一つの特徴点は「賃金問題に触れてきた」ことです。「エルダー職場のお問い合わせセンターで働くが 175000 円の基本給、その他手当が少手で手取り 11 万くらい、1 年目は去年の収入に対する税金もあるから・・・と言われたが、本当に低い！」（秋田）というように「60 歳定年」では辞められない実態と今後の生活への不安を私たち一人ひとりが抱えていることが出されました。こうした中で賃金の低さ、エルダー職場（委託職場）

の労働条件の悪さへの不満が出されています。

確かに年齢的には上の方なので「今さら、賃金なんて！」となりがちですが、せめて65歳まで働かないとその後の生活も不安、というのが実際のところです。職場のGS（契約社員）や委託職場のプロパー社員（委託会社採用社員）を見て「大変だ！」という思いが「実は自分たちもオチオチできない！」となっています。「定期昇給」額も切り下げられ、賃金水準も低く抑えられたままになっています。その上、年金まで危うくなっています。具体的な賃金の数字が交流になるし、ここで働いていくらになるか？という賃金水準があるはずだが、なかなか交流ができないため「いくらなのか？」ということがつかめなままになっています。「賃金」は運協の課題としては大きすぎる課題ですし、機関の第一の課題です。しかし「生活が苦しい、今後が不安だ」という思いは共通にあるし、職場の他の労働条件と共に運協としても交流する課題となっています。

こうしたことを議論しなければならなくなっているのが現状です。運協として「駅あり10年の総括」と共に意識的に進めたいと思います。

【分散会座長報告、及び交流会・定期委員会で出された各地本の現状】

（分散会座長報告で強調された点）

（車掌）委託や無人化（遠隔操作含む）でホームを始め駅全体の安全性が下がっている。乗務員もそうしたことに気を使う。回送の便乗の際、遺失捜索などが多くなっている。車掌当直の合理化で「いつ退勤時間なのか」ハッキリしていない。車掌自体の再雇用先（エルダー職場）が少なくなっている。自然災害時、自分の家が大変、車が水没する状況なのに「出勤してくれ！」となっており、会社側の対応に問題がある。「東日本大震災」の教訓が活かされていない。乗務員も写メールなどでいつ写されるか分からず、気が抜けない。

（駅）仙台支社の多くを稼いでいる「仙台駅（出札・改札・びゅう）」が委託されようとしている。JESSでは労働条件が悪化しており、業務に必要な物品も出さなくなっている。これから降雪の季節で、夜遅く職場では「ポイントの除雪」の際、早寝の担当を起こして「線路閉鎖」をし、その上一人で対応しなくてはならない。信号や操車など若手への技術継承がまだまだ出来ていない。構内の入換作業に若手が付いていけない状況がある。

（各地本からの報告・問題点）

（千葉）6月の合理化「提案」移行、更に中身の変更が出てきた。支社の中でも若い人が「仕事や業務も回らない」状況が出ている。浅草橋駅西口の改良工事で「非常口がない！都の許可がおりない！」など問題点が噴出。バリアフリーが進んでいない駅も多い中、車いす利用を受け付けたことに対して会社側は「JR ではバリアフリーをしていないところでは、身体の不自由な人への対応が出来ない。それを受けたあなたのミスだ！」と回答する始末。遠隔操作が入ってきて、大井町の「研修所」に行き研修してくるが「1日行ったくらいでは・・・」と研修所でも言われる。会社側は「初電から6:30くらいまで遠隔操作で対応・・・」と言うが結局は駅社員を起こして対応、となっている。

委託ではCTS（千葉鉄道サービス）から7月にJESSへと変わった。委託駅が多くなり、JR 本体と変わらない業務までやっている。電車のDコックの復位などもやらされた。これは運転関係の取扱者がやるべきだ！運転士や車掌が出来ないのは困る。委託すればこ

うしたリスクを背負うことを考えるべきだ。今までやらなかったこともやるようになってきている。「再雇用」と言っても「働けない条件」を突きつけており「あきらめざるを得ないような」ところもある。事前の話し合い含め、丁寧な指導、相談が必要だ。委託や遠隔操作の問題で交流会を是非、開催してほしい。

(高崎) 委託職場でプロパーの組織拡大を行った！委託職場では物品も少なく、なかなか出してこない。高崎線 14 駅で遠隔操作を行なうと支社が提案。併せて「みどりの窓口」営業時間短縮で更に 14 名の削減が出されている。遠隔の制御は支社内「マルス担当」が行うと言っている。この間の合理化で地本管内(支社)、89 駅中、JR 直轄本体 31 駅・JESS 委託 27 駅・無人 29 駅・他社との共同 2 駅、となっている。

高崎線は SS (湘南新宿ライン) と UT (上野・東京ライン) で「足が長く」なり、東海道線へ繋がった。しかし輸送障害(人身事故など)が起きると長引くことになり、早朝起きた事故が終電まで影響、など続いている。指令員の未熟さもあるが、要員が少ないのではないか?「指令員は 24H 勤務の中で休憩時間内に起きた仕事へ、超勤扱いがない！」と聞いているが本当か?また遺失物の取り扱いが増えている。籠原駅では対前年 140% の遺失物で宅送依頼が急増している。遺失担当含め要員が増えない中、大変になっている。新幹線も大変混雑している。「たにがわ」を削られた分、厳しくなっており、夕方 1 時間も空くことになり混雑する。新幹線への振替乗車は「とき」はやるが、「あさま」はやらない!と指令から出されている。すべてで対応してほしい。

委託・遠隔操作拡大の中、JESS 職場へオルグを展開している。JESS 社員向けのチラシや交渉経過や情報を知らせてほしい。本部が行なう JESS との交渉には地方代表者も参加させてほしい。エルダー組合員が JESS のプロパーの教育係となっている。ここをどのように意思統一していくかが大切だ。

(水戸) やはり委託や遠隔操作が進められ、来年も 2 駅が予定されている。地本管内(支社) 112 駅中、JR 直轄本体 27 駅・JESS 委託 34 駅・簡易委託や無人 51 駅、となっている。JESS 対策会議を立ち上げているが、エルダー社員が多いので出席率が悪い。常磐線特急は「全席指定」となって問題点が多くなっている。土浦駅では「特急指定乗継」が発生し、改札内で買えない、など問題になっている。また他の駅からスイカ(ICカード)で乗ってきて、乗車券があるにもかかわらずタッチして出てしまうため、払戻などの処理が必要になってくる(訂正通知書一訂通で処理)。

運輸区では勝田、土浦の運輸区が上野まで行くことになっており、いわき・水戸の運輸区は行かないが、「上野まで行くべきだ!いや、行かない方が・・・」など職場の声が入り混じっている。特急への乗車含め不安が多くなっている。また不通区間のある常磐線の原ノ町運輸区で 10 名欠員のため、その他の運輸区から「どうか?」と異動を聞かれている。「原発事故のあった原ノ町運輸区に行きたくない!」という声が多い。

エルダーへの面接にて人事課から「借金がありますか?介護しなくてはならない人がいますか?」など個人情報を聞き出していた。おかしいのではないか?

(仙台) 仙台駅新幹線南口が委託提案。地下鉄東西線の開業に繋がる改札口として大きな整理がされていく。更には出札も委託へと、更には「びゅう」も「トラベル」へ委託と進められている。本塩釜や山形新幹線の駅も委託へとなって、1 年間で 10 駅が委託、支社内 70 駅が委託になっている。職場では 20 人近くの若手社員が「少々残れるというが、残

りの人はどこに行けば・・・支社の中心たる仙台駅が委託では・・・」と困っている。全員が仙台駅に残れるわけではないし、出向（委託会社 TSS—東北総合サービス）でやっていけるか？またプロパーとしてやっていけるか？仙台駅近郊の中間駅では「自動改札無人化モード」で何かあったら「インターフォン対応」で遠隔操作をしてきた。制御側は支社内マルス指令が担当。更にモニターを付けさせ、対応するようしてきた。

地本管内、車両清掃職場（福島）では JTEC に再雇用の組合員が職場改善を実践した。車両の回送で清掃する際、電源を落とされるため夏は蒸し風呂状態で暗かった。それを回送車両の電源はそのままにして清掃会社が責任を持って取り扱うことに変えた。7名の職場で所長もよんで現場を確認させた。「これで少しは楽に仕事ができる！」となった。みんなで取り組むことが必要だ。福島駅の委託職場ではプロパーの若手社員が、通勤のための福島～仙台間（ダブル切符）を前払いで買わされていたが通勤手当の改善が図られた。

ワンマン運転の拡大が進んでいる。ツーマンでの行路なしも出ている。ワンマンになれば月に数万円の手当、異音や事故では一人で対応しなくてはならない。9月の大雨の際、車で出勤しようとしたが、車が水没してでも出勤してくる事態が発生。若い当直助役のため「何かの方法で出勤してきてください！」と言う始末。今までの取り決めや大震災での経験を忘れている。16時間・28時間を超える行路も出されている。「寝る」（仮眠）時間でも4時間を切る行路が出され、7月に改善された。職場では「同じ線区に乗っている者だから（組合の別なく）、同じ要求を出して行こう」と動いている。

（新潟）構内（輸送）関係は国鉄時代採用者が多い。中には一旦営業職場にいったが、人手が足りずに戻されて、構内担当へという人もいる。運転の訓練も昨年やり出した。ポイント不転（換）を夜間にやられると大変で、除雪が出来ない、人手がないというのが現状だ。早寝の担当者を起こし、「線路閉鎖」をかけて、一人で行かなくてはならない。

北陸新幹線でもととの在来線（並行在来線）が「えちごトキめき」鉄道（第3セクター）へ移管され、そこでは他の線区への切符は売れない！となっている。直江津でも買えないと思って上越妙高駅に来る人が多い。しかし「みどりの窓口」は1窓のため、長い行列が出来て苦情が多い。「大人の休日切符」をカードを持って買いに来るが「暗証番号を覚えていれば機械で！」となるが忘れていると「窓口」でとなるため、案内も大変だ！10月のダイヤ改正（部分）で新幹線から在来線への乗換時間を変えて、余裕を持って乗換が出来るようになった。並行在来線「えちごトキめき鉄道」（トキ鉄）は移管される時、「5年間運賃をそれほど値上げしない！」と言っていたが、定期券は約1,3倍になった。「トキ鉄」は高校通学する2～3年生を対象に（負担軽減を意識してか）回数券を配布。1年生は前年からの経験がないため、対象外。車両は1両編成で座席に座れない、勉強も出来ない、部活帰りも座れず、クタクタだ！という批判が多い。駅の利用者で車いすの人も多い。自動改札も慣れていないので大変！冬期になり、新潟で E127 系（軽量車両）が投入されているが雪の上り坂を上れるのか？

（長野）北陸新幹線の停車駅でもある飯山駅では今年1月ごろ、毎日のように「ポイント不転（換）」が発生していた（合計31回）。今年から雪かき含めた冬期要員をつけなくて、新しいポイントにして電気での対応（融雪）をしてきた。しかしポイント不転は発生し、1回につき30分くらいかかってしまう。会社側はポイントを温水用に替えるといっているがまだ設置していない。要員もいない中、新幹線優先となっており、在来線は後回し。

「みどりの窓口」は新幹線が走っていても 19 時で閉鎖となっている。停まる車両も少ないため混雑している。飯山駅から新幹線で、というよりも「しなの鉄道（並行在来線・第 3 セクター）」を使って長野駅から新幹線を、となっている。北長野周辺がベッタタウンとして混雑している。豊野駅ではカードが使えず、現金払いとなって不便さが増しています。軽井沢駅は外国人が多く訪れるところとなりましたが、「かがやき」などの新幹線は通過となります。日本語で「通過です！」と案内放送がなっても外国人には分からず、危険である。ホームドアを設置するか、4ヶ国語の放送設備を入れるべきです。また新幹線での遺失物について、忘れ物が金沢駅まで行ってしまうため、相手駅との連絡に時間がかかり、更に自宅へ送ってもらう「宅送依頼」だけでも 2 時間くらいかかることがある。乗務員（車掌）は一人乗務で車内改札に回りきれないため、「都内から来たが、乗継列車に乗れない、切符も買えない」などの問題も出されている。駅ではその度に「アトス（IT）端末で確認し、切符の取り扱いをする」など出されている。新幹線が金沢まで延伸しても不便さだけが多くなっているのが現状です。

（秋田）除雪作業を今までアルバイトを雇ってやっていたが、人手が集まらず、TSS（東北総合サービス）に委託という。しかし要員が足りず横手駅から 7 名、湯沢駅から 1 名が出向となっている。冬場のみならず、春から駅掃除や草刈りなども行うという、まるで「人活（人材活用センター）」ではないか？その先の計画性がない。TSS ではポイント除雪は出来るが、それ以上はいじれない。

「お問い合わせセンター」では支社との取り決めで、盛岡・秋田は 24 時まで受付すると契約している、と言ってきた。23 時以降電話に出ないとダメだ！と圧力をかけてきている。代々木では 23 時終了になっている人もいる。23 時以降は遺失物の検索や駅への連絡が取れにくくなっている。遺失物の検索でも支社毎のルールで「携帯の番号は登録しない」「免許証の名前は入れない」などがあり、検索に苦労する。

エルダー 1 年目で賃金（手取り）が下がり、がっかりしている。基本給は 170,500 円で夜勤手当も月 10 回泊まっても 8,000 円、その他の手当が 29,000 円くらい、雇用手当が 2 ヶ月で 60,000 円くらい出るが、手取り 11 万円くらいにしかない。1 年目は昨年までの収入に対する税金が多く引かれるからと聞いていたが、これだけか？と思う。せめて 60 歳まではカットなしの賃金にしてほしい。明けでクタクタ、家で寝ているだけになる。支社・サービス品質担当が「お問い合わせセンターの品質向上を！」といきなり電話での言葉遣いなどのチェックを始めている。遺失物でも「まだ、ありませんね！」という「ね！」はいけない！と言われる。秋田弁はいけないと言うが、60 歳過ぎてから直せ！と言われても今さら直せない！駅でも忙しいため「遺失物などの問い合わせの電話番号」が書かれた紙を渡すだけになっており、「そこで探してもらえ！」となっている。今降りた電車の忘れ物など、電話で（お問い合わせセンターから）すぐに捜せるわけがない、そうしたことを考えて案内してほしい。エルダーの職域拡大というが、駅の委託拡大がセットであり、鷹ノ巣駅などが委託となった。鷹ノ巣駅では夜間無人化となったため、待合室には夜は入れない、外で寒い中待たされる、となっている。

地本内では貨物職場でプロパーが国労に入った。また横手駅のびゅうプラザで退勤時間近くの「ただ働き」を 2 年前近くまで遡って超勤の支払いへ、となった。

（盛岡）指令の質・力量含めかなり、落ちている。列車が遅延しても、復帰まで相当時間

がかかる。技術継承含め問題が多くある。駅構内でも入換作業で若手の育成が大変になっている。作業そのものについていけない状況にあり、この点についても問題がある。来
年、3月ダイヤ改正で北海道新幹線（新函館北斗駅まで）開業が騒がれているが、現時点
で地本への提案が何もない。

（東京・神奈川）支社の対応が変わった。今まで「遠隔操作システム」導入の工事につ
いては、一切提案もせず、工事だけは先行してやってきていた。しかし正式に組合へ工事日
程を提案してきた。

（東京・車掌）UT 含め「足が長い」列車が多くなったが、一旦事故が発生すると回復す
るまで時間がかかりすぎる。設備面でも統一した車両にしてほしい。15両連結した際、
トイレの位置などが車両によって違ってくるのでは困る。乗務員詰所（休憩室・トイレ）
の問題でも東京駅9・10番線上の休憩室は狭いため、社員同士のトラブルまで発生してい
る。何とか改善してほしい。

分会の定期大会に相鉄や東武の仲間を呼んで挨拶を受けた。交流することでお互いの実
態が見えてくるし、企業を越えて同じような合理化をかけられていることが実感できた
（座長挨拶より）。

（東京・大宮）与野本町駅は4月から JESS 管轄の委託駅となり、初電時は遠隔操作で無
人。JR 時には3徹1日勤で「みどりの窓口」があったが、委託になり「みどりの窓口」
閉鎖、2徹体制。駅ビルもあり、快速電車も停まるため車いすも多いので大変だ。埼京線
では赤羽～大宮間で戸田公園と武蔵浦和だけが JR 直轄でそれ以外はみんな委託となっ
ている。今は北与野・南与野へそれぞれ応援（助勤）に行き、手当もついているが、今後
駅管区制度で手当がなくなるという。

【まとめ】今、定期委員会に出席いただいた JESS-U の池田委員長から「業務委託が拡
大しており、TSS 含め交流したい！」と感想が述べられ、また東日本本部・佐藤書記長か
らは「JESS 職場の労働者 350 名くらいで、労働組合に加入している人が 50 名前後、労
働条件改善のためにも組合への加入を進めよう！」と訴えがありました。交流や学習を通
して「労働者側が一つにまとまってくる」ということがますます実感できた委員会でした。
今後各地方でも定期委員会が開催され、新たな体制はもちろんのこと、「大変な実態」の
中でも頑張っている労働者側のまとまりと会社・資本との対立が改めて浮き彫りになっ
てくると思われます。ここに労働組合や労働運動の強化の展望があります。

これから冬期体制や年末年始繁忙期、更にはダイヤ改正が控えています。問題点を細か
くチェック・メモをして、全体に広げるようにしましょう。そうしたことや地本毎の討論
を来年4月予定の第1回役員会に持ち寄りましょう。

（追記）文中のアンダーラインは「共通の問題点」として考えなくてはならない点であり、
「改善要求」として検討をしております。「在京役員会」でも議論して、「申」を出して行
きたいと思います。

以上