

# 新春

## 国劳東日本

港区新橋5-15-5  
交通ビル  
国鉄労組東日本本部  
発行責任者 佐藤 勝雄  
編集責任者 伊藤 隆夫

No.604 定価 20円

2004年

1月1日

### 新春特別号



北海道函館本線 倶知安—小沢間を疾走するC62 「ニセコ号」

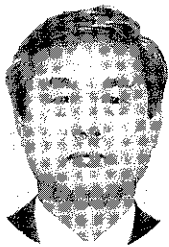
(撮影 東日本本部青年部長 小菅 隆寛)

### 職場に国労運動を

国鉄労働組合東日本本部  
執行委員長 佐藤 勝雄

厳しい職場環境の中で誇り高く奮闘している組合員の皆さん、ご家族の皆さん、新年明けましておめでとうございませぬ。新年早々、深刻な挨拶をしなければなりません。「職場に軍隊を送り込む」という戦後日本では考えられもしなかつた事が現実になりました。イラクに軍隊を送らせない取り組みと合わせ、失おうとしている平和を守るために、平和のための唯一の合法的組織、労働組合の任務を今一度問い返さなければなりません。

平和憲法第九条に集約することは一面的すぎます。日本国憲法は、戦争の原因である、貧困・隷従・抑圧・差別をなくす事を通じて恒久平和の実現を国民の義務として明記しており労働組合の義務であるとしています。職場で差別を懲罰し、他人の人權を庇とも思わすつるし上げ、一方で「憲法九条を守ろう」という運動を提起している組織もありません。



を提起して  
いる組織も  
ありません  
が、平和を  
語る資格は  
ありません

ん。一七年間続いた異常な労務政策の矛盾は、世論から厳しい批判を浴びている安全問題に象徴されていると思います。労務政策がらみの人事政策、仕事・教育のあり方、協力会社の労働条件等々、職場から社員と語り合い「仕事や経営」のあり方に現場の声を反映させ改善を図らねばなりません。国労はその先頭に立ちたいと思います。

昨年来、国労や民主化を求める運動の高まりによって大きな変化を作りました。過激派「革マル派」の影響力の強い東労組本部への家宅捜索、幹部の逮捕、組合員不在の組織対立を繰り返しています。真面目な青年が、吊し上げにあつて退職に追い込まれたり、精神異常をきたすような恐怖や脅迫行動をなくしていかなければなりません。職場で白昼公然と繰り返された脅迫行動を見て見ぬ振りをしていく会社・職場管理体制を変えていくための運動を更に強めていきたいと思います。

最後になりますが、「国労らしい運動」を職場から作り上げていくことが「差別をなくし多数派の展望を生み出す」という確信を全組合員で共有したいと思います。国労東日本本部は第一七回大会において、「国労運動を職場に残そう、職場における多数派運動を全組合員で作ろう」という観点から「仕事総点検運動」を提起しました。仕事の観点から労働条件を見直そうという、この提起は、現状にあつてまた国労の将来を見据えた運動の提起だと確信いたします。この一年実践と交流を通じて内容を豊富化し、組織の強化・拡大に全力を上げたいと思います。組合員、家族の皆さん、共に奮闘している多くの皆さんの御健勝を祈念し新年の挨拶と致します。

二〇〇四年 元旦

### 謹賀新年

東日本本部

- 執行委員長 佐藤 勝雄
- 執行副委員長 藤野 秀樹
- 書記 伊藤 隆夫
- 法対部長 山根 主吉
- 教宣部長 伊藤 隆夫
- 財政部長 武田 幸喜
- 執行委員長 小林 隆三
- 特別執行委員 町田 建三
- 青年部長 小菅 隆寛
- 婦人部長 佐々木 久恵
- 会計監査員 須藤 芳文

書記局

- 退職者組合東日本連絡会会長 小久保 昭治
- 国労家族会東日本連合会会長 阿部 洋子
- 東日本協議会 事務局長 降旗 好己
- 関東貨物会社協議会 事務局長 奥村 博
- 東北貨物会社協議会 事務局長 町田 建三
- 自動車会社協議会 事務局長 木村 昭光
- 清算事業団協議会 事務局長 岩井 幸二
- 運輸職能別協議会 事務局長 八百井 登士
- 運輸職能別協議会 事務局長 鎌田 隆一
- 運輸職能別協議会 事務局長 中川 淳一
- 運輸職能別協議会 事務局長 米山 茂
- 運輸職能別協議会 事務局長 山口 里美
- 運輸職能別協議会 事務局長 茂木 博
- 工務職能別協議会 事務局長 武笠 秀也
- 工務職能別協議会 事務局長 大津 桂一
- 電気職能別協議会 事務局長 斎藤 幸夫
- 電気職能別協議会 事務局長 高橋 照明
- 工作職能別協議会 事務局長 小池 敏哉
- 工作職能別協議会 事務局長 山内美喜男

☆今年も共に頑張りましょう！



東日本電気協議会議長  
齊藤 照明



二〇〇四年の年明けを皆さんと共に無事迎えられたことを喜び合いたいと思います。

東日本工務協議会事務長  
大津 幸夫

大合理化「設備部門に於けるメンテナンス体制の再構築」実施以降、早い地方では二年が経過している今日、工務協議会としての現状と課題について報告したい。

先ず始めに、保線関係職場では技術センター内の組合員は殆ど軌道管理グループを中心に配属され連日、線路総合巡視で現場に出され、担当エリア拡大により昼の休憩時間の変更も余儀なくされる等、息つく暇もない状況も作り出されている。一方、出向先では業務移管に伴う出向の検修業務から、パートナー会社が俗に言う「金になる」工事業務へと、担当を一方的に変更に及、機械業務でMTT作業等に携わってきた人を「今日は検修業務で明日はMTT作業」と「兼務」させるなど、各会社・出張所内での「効率的な運用」が強められ、更に東労組交渉議事録を基に「夜間作業は年間二〇〇回程度」という回数が「免許符」となり、連夜作業も計画され労働条件の「方的切り下げ」と健康破壊が「出向」という名の下に進行している。又、特徴的に直外区分の不明確さも各地方より報告されており、業務移管した作業を「パートナー会社の手がまわらない」と直轄で行わせる等、会社が提案時に「JRは設備管理の技術集団。パートナー会社は施工に関する技術集団にそれぞれ専門特化する」といつつ、エリア内で三、二、二名の大幅人員削減と、二、五〇三名の大量出向（内一、〇一三名国労）を生み出した施策も多くの矛盾・問題点が混在している。そして、JRとそのグループ会社を含めた営利追求・効率化優先の結果として昨年九月二八日中央線線路切り替え工事での大規模な輸送障害、一〇月六日には京浜東北線での工事用バケット衝突事故の発生、この事こそが「安全性の向上、働きがいの創出と技術継承を図る」とい

うメンテナンス体制再構築での「会社主義」と現実の「乖離」を証明し、かつ根本的な施策の見直しを図る必要性を客観的に示した事象であろう。今後の課題として先ず、点検摘発活動の強化と、その具体的展開を通じた各職場での問題点と実態の把握、交流の裾野を広げ、職場活動の活性化、仕事を通じた「甲・乙関係」を分会活動の強化で克服し、会社の分断に負けない共通の問題点・改善の根拠を確認し合うことである。多くの困難さ、不十分さは抱えつつも、組合員の実態と気分から離れず、各職場での少なくない努力を積み上げ、地道な取り組みを学び、掲げる事が重要になっている。

次に、機関として、労働基準法違反等の疑義のある労働条件。パートナー会社の就業規則等について、その改善に向けた摘発行動と、JR内での労働条件改善Ⅱ反合理化の課題とを結合させ、組織全体で労働組合の第一義的任務である「組合員の生命と権利を守る」べく、ストライキを含む大衆行動の態勢作りに着手していく事も急務である。こういった過程の中で組織に対する集中と、組合員としての成長を含め、国労組織の強化・拡大をも展望していく自信に繋がっていく。最後に、工務協議会もエリア本部をはじめ、各協議会の皆さんと共に奮闘する決意を申し上げ、報告としたい。

施策の下、全ての職場に合っています。  
に当たり、各職協の皆さんを報告していただきました。



という事です。そして私達の職場は自らの命がかかっています。家族の生活がかかっています。安全の確保なしには安心して働き続けられません。安心して、差別のない職場環境を作るために、第一は、日常的な職場活動を通して、総ての職場から問題点を洗い出し、諦めずに取り組む大の展望が見えてくると思います。

第二点は、こうした日常活動のメモ化です。小さな問題点を見落としません。身近な問題点の解決にこだわります。要求として会社側に解決を求めていくことです。この活動を抜きに国労が現在抱えている問題点や課題の克服はあり得ないと思います。この事をやり続ける中に組織拡大の展望が見えてくると思います。

りながら、一人一人が作る要求が労働組合を身近に感じさせるのです。以上の二点を電気職場の活動の中心に掲げながら今年も皆さんと共に国労運動の強化と発展の一翼を担いたいと思えます。

東日本貨物連絡会事務長  
町田 建三

NC21計画反対、労働条件改善

貨物会社は、「ニューチャレンジ21」計画の二年目を迎え、「計画の折り返し年度」と位置づけ、出口の二〇〇四年度の「鉄道経営基盤の中核を構築する」としている。

①四年連続ベア・ゼロ・期末手当の抑え込み。②年間基準人員三〇〇〇人削減。③早期退職制度の再開。④一部管理職社員への年棒制の導入などの施策遂行などが鮮明に打ち出されている。

連続した期末手当抑制（夏季一、七月、年末一、七月）により低下が続いている。更には総額人員費の削減と、差別的拡大と労働組合の弱体化を狙った「新しい人事・賃金制度」導入を来年四月一日改正しようとしている。

この間の施策効率化により、駅・運転・検修・保全の全ての職場で、「出向の拡大」でエリア全体で国労二八一名が出向され、職場の縮小などで、帰る職場がない、遠距離通勤の増大、労働条件の悪化など、過酷なものとなっている。

貨物会社が抱えている①老朽設備、②労働環境、③安全問題、④技術継承などをどう改善していくのか、具体的措置がとられないまま

まコスト削減だけは確実に実施されています。よって、全ての犠牲を社員に転嫁して「会社経営基盤の確立」を構想するものであることを明らかにし、春闘と結合して反「合理化」の闘いを全国貨物協議会に結集し、職場の労働条件の改善の確立を図っていきます。

私達は、「鉄道貨物政策要求」の実現に向けた運動として、東北・北陸信越・関東運輸局要請を、より一層強化していかねばなりません。

差別・選別、不当労働行為を許さない

〇二年五月二〇日「〇一年度期末手当二〇％問題における差別」として、東京都労働委員会に労組法七条及び三号に該当する「不当労働行為」の救済を求めて申し立てを行ってきました。

二回の調査、一〇回の審問が取り組まれた。会社は二〇％差別事件の本質である「支払い基準」については最後まで明確にせず、「国労は非協力」の印象付けだけでした。

そして来年一月二八日の調査が行われようとしています。会社側の貨物労組一体の癒着体質を許さず、早期の勝利命令を求めていかなければならない。差別撤廃の闘いは極めて重要な局面を迎えています。

差別昇進については全国的に静岡・北陸、そして関東においては八王子機関区分会の労委に再審査申し立てを行い、取り組みを勝ち取ります。引き続き労働委員会闘争への総括を取り進めなければなりません。

組織強化・拡大は、北海道エリアにおいて一部役員による組織分裂策動が行われた。ともに闘い続けてきた闘争団、家族を見捨てる利敵行為であり、断じて許されるものではない。北海道貨物協議会に結集する仲間と連帯し、激進行動を展開することを要請する。

また、青年労働者の多様な要求を汲み取り、参加し、運動に反映できるように大きな柱として位置づけたい。

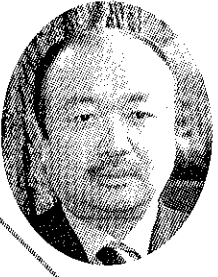
エリア貨物協議会に結集する九三八名は定期委員会を開催し、新たな活動方針を確立して国労の旗の下、奮闘していきます。

東日本工作協議会議長代行 小池 敏哉

工場等における職場状況は、JR東の「ニュー...

また、国労敵視の労務政策による昇進・昇格差...

安全な車両の提供、安心して働き続けられる労...



ター化、検修社員の教育や人事異動等のライフサ...

これまでの交渉の中で明らかになったのは、異...

不採用問題の早期解決や異常な労務政策の転...

「安全・安定輸送」と「顧客サービス」の確保に全力をあげよう

東日本運輸協議会事務局長 山口 里美

その内容は、現在の東海道線・横須賀線・総武快...

会社の「中・長期」経営 理化・効率化の嵐が吹き荒 こうした状況の中、年頭 から今日の「現状と課題」を



東日本運輸協議会議長 茂木 博

昨年五月に車両メンテナンス近代化の第三期...

その導入段階に応じて検修体制の見直しを...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

(特急、近郊型特化)を行い、その結果として...

この計画案は、すでにその年度に入ってから...

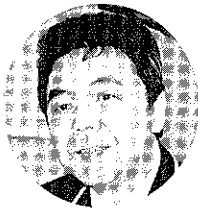
中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...

中央線の切替工事もそうですが、昨年一〇月...





がんばります

保坂 順一

周りの仲間の励ましで

駅員らしくなってきた!

西船橋駅(秋田)

西船橋駅に地域間異動に来てから長かったような短かったような、ようやく一七ヶ月たちました。最初に異動先を告げられたとき、降りたことはもちろん、一度も電車で通過したことがない駅に配転するとは思いませんでした。

一七年間の電気溶接経験、工場内配転の一五年間におよぶ検修の現場経験がまったく役に立たない、駅という畑違いの仕事をするのはかなり大変でしたし、現在でも大変です。

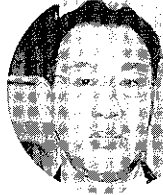
西船橋駅は総武緩行線、武蔵野線と京葉線の分岐点にあり、おまけに地下鉄東西線と、東葉高速線の始発駅です。千葉支社でも有数の乗降客や乗り換え客が多い

首都圏には約一、〇〇〇名もの地域間異動者の仲間が慣れない地での仕事に従事

をしています。現在、私たち国労東日本本部は、この地域間異動者を「制度・手当改

善要求」の柱の一つに据え闘っているところですが、改めて今回、秋田と盛岡地本

からの地域間異動二名の仲間より近況の報告をいただきました。



がんばります

近藤 信博

二度目の地域間異動で思うこと

津田沼駅(盛岡)

地域間異動は一度目になります。一回目は、平成六年三月に今回と同じ千葉支社の東船橋駅J-C東船橋店に保線区から配属になりました。

今回の配属より、前回の方が不安と心配が大きかったと思っています。首都圏での慣れない客扱い、一八〇度違う仕事内容と長く頑張れたと今でも思っています。ただ、仲間がいた事、一人ではなかった事が大きな支えになりました。慣れないレジ打ちや品出しなどなぜ自分かと思う事も多くありました。その後、駅業務の仕事に移り今回二〇〇三年八月一日付けて津田沼

駅です。

特に武蔵野線・京葉線は、雨が降れば止まり、風が吹けば止まり、霧が出れば止まり、おまけに人身事故です。武蔵野線の西船橋駅での分離運転が始まればもう大変です。電車の発車番線が所定と反対になるので、電車が到着することに電車の乗り換えのため、ホームからホームへの人の移動が生じ、ホーム・コンコースは乗客であふれかえり場合によっては大混雑で危険です。分離運転が始まると、限られた数の駅社員では対処することは困難を極めます。

ほとんどの乗客はあきらめているのか比較的冷静ですが、時間によっては酔客に罵声を浴びせられ、経験したことがない時間が長く感じられます。

「せっかく首都圏にいるから、交通の便が良いし出来ればいろいろ見たり聞いたり楽しんで来い。」等といわれて秋田から出てきました。現実には五〇過ぎの年齢で、営業の基本的な知識・用語もわからず、言われたことが解らない、聞いてもすぐ忘れる、改札に入っても駅名がわからない、精算の仕方でも地下鉄が絡むとよくわからない。おまけに仮眠時間になってもまったく眠れない、というないないづくしで最初のころは明けで寮に帰ると掃除・洗濯もそこそこアルコール

駅に二度目の異動となりましたが、二度目の地域間異動に当たっては駅当局からは一度も打診が無く、事前通知を渡されて初めて知るとい状況でした。本人の意志確認も全く無く、一方的な発令行為をした当局のやり方に怒りをもっています。簡易苦情処理の手続きもしましたが、現在にいたっています。

津田沼駅での仕事はホーム担当となり、これまた一度も従事した事がない業務内容であり不安な気持ちも有りましたが、地理的に前回の地域間異動先と隣りの駅と言うこと、船橋分会で役員を担ったことが他分会の仲間を知ることになったこと、地本役員との交流があったこと、特に津田沼駅には、盛岡支社からの地域間異動の仲間が多く居たことや、元分会からの仲間も居たことが不安を打ち消す要因にはなりました。

多くの地域間異動者の悩みは、職場での人間関係や仕事内容・家族の事などですが私は、その大半を仲間を支えられクリヤーできたと思います。異動から一年四ヶ月がたち、ホームでの安全確認や遺失関係の業務など、忙しく一日が過ぎて行きます。

の力を借りて仮眠するという状態が続いていました。それでも、国労組合員をはじめとする周りの社員の励ましと援助で中身はともかく、形だけは段々駅員らしくはなってきました。

今、駅では管理駅体制で駅長を削減し(比較的小さな駅では、車椅子対応、混乱時等で駅長も貴重な戦力です)。出札・改札を兼掌窓口で減らし、パソコンの導入、パソコンの進化で効率化の名のもと人減らし合理化が進み、大変な状況にあると思います。このまま人が駅からいなくなると混乱時や車椅子対応等の負担が社員にこれまで以上に重くのしかかるだけではない、一部の私鉄は現在もそうですが人身事故などの異常時対応が出来ず、振替票も配れない状況があります。いずれJR東会社もそうなりそうです。

現在、土崎工場からは工場社員の約一割近い現在四〇名前後の社員が首都圏の各支社の駅にお世話になっていますが、約四〇名の地域間異動者の中、国労組合員が二七名、土崎工場社員のうち国労組合員の占める割合は約一六パーセント、地域間異動で占める割合は約七〇パーセントこれが国労差別のまざりもない実態です。

JR東会社発足以後、土崎工場は過半数以上が国労組合員という事情もあり、個人面談では「地域間に行きたくなかったらどうしたらいいかわかるだろうか?」「今回のミスは帳消しにする方法は君にはわかるだろうか?」等と個人の弱みにつけこんだ陰湿で卑劣なことが毎年行われ、脱退工作の道具に使われています。その結果として地域間異動の多くが国労組合員となつて

人身事故などによる列車の遅れの構内放送や遅れに対するお客様の苦情対応、酔ったお客様との対応や忘れ物をして困って居るお客様の対応など頑張っています。



います。地域間異動の制度は、多くの問題を抱えています。私の耳に入っているだけでも、慣れない環境、仕事からくるワツ病・自殺。単身赴任ゆえの健康管理のまづさ、体調不良、病

える大都会の実態、それゆえの自己破産。地域間異動が抱えるこれら諸問題をJR東会社が把握していないはずはありません。JR東会社は深刻なこれらの問題を直視し一刻も早く地域間異動を終わらせるか、すくなくとも希望者のみを対象とし、今、地域間で来ている社員を家族の待つ暖かい家庭の元に戻す決断をするべきだと考えます。これからの国労の旗のもと、知恵と力を出して元気で闘って行きたいと思えます。

新年あけましておめでとうございます

旧年中は皆様方のお力添え大変ありがとうございました 今年もどうぞよろしく願い申し上げます

組合員一人 3,000円購入運動にご協力ください

本年2月より 春季物販の開始です

国労生活事業センター (株式会社 アルバ)