



(組合員の購読料は
組合費に含まれます)

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 伊藤秀樹
編集責任者 伊藤隆夫

No.646 定価 20円

2006年
8月8日

職場交流新聞

「大同団結」の力を総集して 「この時期に解決を！」

国労結成六周年を迎えた第七四回定期全国大会は七月二七、二八日の日程で静岡県・伊東市で開催され、各代議員の活発な討論から当面する運動方針を確立しました。

とりわけ、JR不採用事件の早期解決に向けた闘いでは、あらためて、「この時期に解決を！」の強い決意を示し、国労闘争団全国連絡会議として確立した「解決にあたっての具体的要求」を国労の要求として確認、今後、四団体（国労・建交労・中央共闘・国鉄共闘）で調整・対応していくことを確認しました。

「新たな訴訟」については、政治解決を基本方針とし、「時効」を見据えて国労闘争団全国連絡会・弁護団と連携し、提訴形態及び時期については中央執行委員会が判断する事としました。

さて、こうした中で迎えた第二回国労東日本定期大会は、私たちにとって重要な「正常な労使関係の確立」・「組織強化・拡大」・「労働条件の改善」・「安全・安定」輸送の確立」などの山積する課題に向けた重要な方針を確立する大会です。

今号は、職場ニュース特集号としました。「仕事総点検運動」を通じ明らかになった成果や教訓点など持ち寄り大会の成功を勝ち取りましょう！

もう限界だ 重大事故が心配

毎日誰かが休労している

宮城野運輸区の車掌は五七名（女性一三名）いますが、日勤四行路・泊一四行路を病欠者と内勤を除き基本四六名、予備六名の計五二名で回っています。

現在、年休を申し込めばほとんどが入ります。それは、毎日誰かが休日労働（五月勤務発表時三二日）をしているのが実態だからです。仙石線は以前は、ほとんど臨時行路はありませんでしたが、楽天球団が仙台に来てから年間六〇のホームゲームがあり、ナイターの際は二本の臨時行路が運行されるので、波動要員も無いのに二名が臨時行路に取られます。

また、一三名の女性車掌には静養休暇があります。が、この要員も確保されていません。（会社の考えは静養休暇は「著しく云々」であり、必ず毎回有給二日を取るというものでなく、



予備率を特に変えるまででは無いと言っています）さらに、やたらと多い会社行事（出張・免除・研修）で基本行路を外すため、予備だけでは回らず休日労働に頼る交番作成が日常的に行われています。

仙石線は、稠密線区と同じく中身の濃い作業内容になっています。それだけに乗務員のストレスは厳しく、すでに乗務員の疲れは極限に達していると云えます。現場で交番作成している管理者としても深刻な問題でしょう。一刻も早く要員の確保が求められています。

予備制度崩したら「何でも有り」になってしまう

勤務の「パクリ」について会社は、運輸区発足当時の団交で女性社員の宿泊場所確保のため発生することもあると言っていました。が、これまでそれはありませんでした。

しかし最近では違う理由で「パクリ」が発生しています。突発等で内勤車掌が乗務しなければならなくなった行路が、自区以外の泊の場合、内勤車掌を自区泊として、内勤車掌の明け番の部分を別手配をするためです。

こうしたことを繰り返していると、予備制度を根幹から壊してしまうことになるので、見逃すことは出来ません。予備制度が出来る前の乗務員の勤務は、休みを取るとその後の自分の行路はどこから入るか分からず、生活設計が立てられないものでした。予備制度は先輩たちの長い闘いのなかでようやく勝ち取ったものです。

私たちは、働く条件よりも仕事優先になり、仕事にあわせて権利（年休）や生活を考えていないでしょ

うか。このままでは、「益々要員は増えない、勤務はきつくなる」ばかりです。「不平・不満・心配事」を話し合い、組合員の信頼関係を強くして職場・生活の見直しが必要になってきているのではないのでしょうか。

班集会での意見

年休を入れてもらおうと休労は断りにくい。でも限度は必要。

休労の制度は否定しないが、休労申し込み制度を使っているのを見たことがない。基本行路が崩され日勤を泊行路にしたり「パクリ」をやっている。

普段の勤務が厳しいから「パクリ」で楽になれば受けなくなる。

特改行路を最近見ていない。要員不足を実態として感じる。

義理と人情で休労を受けているようだが、普段の扱われ方を忘れていないか？

「班ニュース」宮城野運輸区分会 3 (六年五月二十五日)

「保全一元化」って工場の仕事をやるって？

検修職場では、今年もVVF半導体ユニットの吊り替え作業が実施されることになりました。

半導体吊り替え作業そのものについては、予防保全の観点からも否定するものではありません。しかし、どう見ても半導体吊り替え作業は、総合車両センター(旧工場)の仕事であり、現場で作業するにあたっては要員問題が発生します。

この間メンテナンス近代化と称して、平成七年度から一〇期が進められ、基本的考え方である「働きやすく、働きがいのある車両メンテナンス業務」とは裏腹に、現場社員への作業量の増大など負担が強いられています。

職場では、「『保全一元化の推進』って工場の仕事をやることなの？」との声が上がっているように、作業をやらざるを得ない環境を生み出さないためにも、新保全体系実施時に決まった保全グループリーダー名体制の枠外作業であるということをはっきりさせることが、現場管理者に求められているのではないのでしょうか。

これから団塊世代の大量退職期を迎えるにあたり、技術力の継承を含めた社員の補充体制と要員要求を現場から真剣に取り上げていくことが重要になっていきます。

「カップラー」浦和電車区分会 (六年四月二十八日)

**最近のJRはチヨイとお粗末すぎませんか？
度重なる京浜東北線のトラブルで
一四・五万人のお客様に影響がでました！**

一日(木)午前五時四二分頃に発生した、京浜東

北線川崎・鶴見駅間での信号機トラブルにより、約四時間にわたり蒲田・鶴見駅間の運転を取り止めて、大宮・蒲田駅間と鶴見・大船駅間での折返運転となり、朝の通勤時間帯を直撃する事態となりました。朝日新聞の報道によると...

JR京浜東北線、信号トラブルで一時間運転見合わせ

一日午前五時四〇分ごろ、川崎市でのJR京浜東北線川崎 鶴見駅間を通過する電車の自動列車制御装置(ATC)が赤信号を受信したまま、切り替わらなくなった。JR東日本は復旧作業のため、同線蒲田駅(東京都大田区)から根岸線大船(神奈川県鎌倉市)までの上下線(約三六キロ)の区間で、同九時五〇分頃まで約四時間に渡って運転を見合わせた。一二本が運休するなどし、約一四万五、〇〇〇人に影響。朝のラッシュと重なり、神奈川県内を中心に各駅は激しく混雑した。JRは、京浜急行・小田急線などで振り替え輸送を実施。折り返し運転となった京浜東北線蒲田大宮駅間の電車の本数も大幅に減った。JR東日本の調べによると、川崎駅構内の制御室に収納してある信号機器の一部が故障し、ATCの信号電流が正しく流れない状態になっていたという。運転再開に手間取ったことについてJR東日本は「故障個所の特定や、部品を交換するかどうかの確認に時間がかかった。多くのお客様にご迷惑をかけたことをおわびする」としている。JR東日本では四月二四日、東京都内で線路が隆起して山手・埼京線が五時間以上止まり、約三二万人に影響を受けるトラブルがあった。

このため振替輸送となった京浜急行線や東急東横線・田園都市線では、混雑のために遅れが出ました。本日に私鉄各社にもご迷惑をおかけしました。

車掌としては、もうあきらめるしかないのかなあ...!?

今回のトラブルでは、多くの乗務員が大変な乗務となりました。はじめの指令からの情報は、「現在、川崎・鶴見間の踏切で障害物検知装置が動作しています。復旧扱いを行っています」という内容ですから、車掌としては、「すぐに復帰するだろう」と高をくくっていました。しかしその後の情報は、だんだんと状況が悪化していききました!

「蒲田・鶴見駅間では駅間停車が発生」「大宮・蒲田間と鶴見・大船間での折返運転の計画」「運転率は通常の二割程度」「運転再開の目途は立っていない」「振替



輸送の放送強化」「運転再開は一二時頃を見込んでい
る」・・・こうした状況では、車掌としては絶望感に
襲われました。

しかし、そこは「日常普段からトラブルに慣れてい
る車掌さん」です。こんな悲劇的な状況でも、「明るく、
機敏に、抑えて」乗務しました？

・ある駅では、ホームにいた駅長から「何で行き先
を蒲田にしないんだ」といわれても、「指令通告を
受けていませんから。」などと言い合いになって
も、駅長さんを納得させてしまう。

・運転再開の見込みのない電車にご乗車されるお客
さまを、駅と打ち合わせて「回送扱い」にして、ド
アを閉めて振替輸送にまわす。

・「待機」となって退庁時間が過ぎても気持ちよく
乗務する。

・所定行路の電車が全て無くなり鶴見までの乗務し
かないとか、鶴見・大船間の「島流し」になっても、
「よい経験だ」と思っただけで乗務する。

・大混雑の中でも「お客さまへの対応をする」とい
って早めに出場する。

このように多発する京浜東北線でのトラブルのなか
で、車掌は鍛えられてきました。お客さまの視点に立
つてJR東日本を見ると「もういい加減に電車を止め
るな」と思っただけです。「怒られる・怒鳴られることだ
けの対応」が鍛えられても、車掌としては本当に困り
ますよ・・・？

「分会かべしんぶん」蒲田車掌区分会 230（六年五月）

超勤の取り扱い何か変では 陸前原ノ町駅の各種「説明会」

制服を脱ぐまで超勤でないの？

陸前原ノ町駅で行われる各種「説明会」「勉強会」へ
の出席者の服装は「制服又は私服（スーツ、ワイシャツ
にネクタイ着用）に社章、氏名札着用とします」とされ
ています。「このため、在勤駅（榴ヶ岡駅、宮城野原駅
など）の社員は所定の勤務終了後、制服のまま陸前原ノ
町駅に行き、勉強会に出席し、再び在勤駅に戻り、私服
に着替えてやっと帰宅の途につく事ができます。

これまで非番での勉強会の超勤については、出席し
ているその時間のみが対象となっていました。それが、
昨年の「一二月ダイヤ改正説明会」（一月二十八日〜一
月三十一日に開催）や、「モバイルスイカ勉強会」（一月
九日〜一二日に開催）から、電車での移動時間と在勤
駅に戻つての着替え時間も超勤対象となりました。た
だし、「さかのぼっても昨年の四月以降の分」（前陸原
駅長談）とのこと。

非番はまっすぐ帰りたい

一部前進とはいえ、問題は多くあります。まず第一
に業務に必要な勉強会等は、日勤等の勤務時間内で行
うべきです。

非番、休みを対象に行うことは、生活設計を侵害す

るもので、特に非番者については疲労回復のために勤
務終了後、即解放すべきです。

第二に、他の管理駅では私服出席が認められている
のに、陸原ではどうしてダメなのでしょう。私服で出
席した場合は勉強会終了後、まっすぐ帰宅することが
出来ます。

第三に、所定の勤務終了後から勉強会に出席し、在
勤駅に戻り私服に着替え終わるまでの一連の時間を超
勤にすべきです。電車に乗っている往復の時間、着替
え時間は超勤対象に加えられましたが、電車を待つて
いる時間やホームを歩いている時間は対象外となつて
います。はたしてこのようなことが通用するのでは
うか。

「だんけつ」仙石線駅連分会 213（六年六月三日）

新入組合員歓迎交流会開く

六月二日、国労東京地本会議室にて、新入組合員
歓迎交流会が開催された。

斉藤組織部長の司会で始まり、主催者を代表し地
本・阿部委員長は、「様々な不当労働行為事件も和解に
向けた取り組みが進んでいる。国労は身近な課題で要求
を創り解決していくという変らない運動をしている。
鉄道が好きで、展望を持ち闘う、六〇年の歴史ある組
織」とあいさつ。

新入組合員の彦田さんは「つらい時、苦しい時、声
をかけ大切にしてくれた。加入は当たり前だった」と
報告され、目黒駅の堀さんは「品川駅から東京車掌区
に来て、仕事は仕事、組合は組合と思っていた。仕事
は一生懸命やってきたつもりだったが駅に差別的に配
属され、東労組が嫌になった。仕事が変わっても頑張
っているし、皆も見守ってくれている」と報告された。

拡大を取り組んだ東京車掌区分会からは、「彦田君加
入のニュースを見て国労加入を決意した仲間もいる。
仲間を大切にすることでは、歓迎会に呼んでい
ないのに、青森や熱海から集まってくれた。こんなふ
うに結集する組

織は国労しかない」と、感激の
面持ちで報告さ
れ、それぞれか
ら決意と加入の
経過・経緯の報
告を受け、浜中
副委員長の乾杯
で交流を深めた。
国労加入を決意
した新しい仲間
から、参加者全
員が元気をもら
うことが出来、



最後に彦田さんの団結ガンバローで、「もう一人」の決意と共に歓迎会を締めくくった。

「国労東京」国労東京地本 1676（六年七月五日）

移動禁止合図器を使用せずに

分割併合作業・

七月ダイヤ改後「小金井駅」で実施？

平成十八年七月ダイヤ改正の目玉は、普通車グリーン車の上野での連結率を一〇〇%とすること、更に宇都宮までを十五両運転とすることなどとなっているが、要員を含む問題点として、小金井駅での分割・併合作業についてこれまで「移動禁止合図器」を使用していた作業方法から、合図器を使用しない方法へと変更になることから、小山車両センターの駅出要員が減員となる内容となっている。問題としているのは、小金井駅での併合作業の具体的な中身だが、新旧を比較してみると以下のようなことになる。

乗客に対する安全配慮が欠けないか

- (旧) 宇都宮方から十両で到着・ドア扱い(開)乗客降車・ドア扱い(閉)・移動禁止合図器点灯・誘導開始(付属編成五両)・連結・ドア扱い(開)・乗客乗車・ドア扱い(閉)・発車・・・という手順。
- (新) 宇都宮方から十両で到着・ドア扱い(開)・乗客乗降・誘導開始(付属編成五両)・連結・付属編成ドア扱い(開)・乗客乗車(五両)・ドア扱い(閉)・発車・・・という手順になる。

問題なのは、(新)作業での誘導の開始時期です。(旧)作業では移動禁止合図器の点灯を目安に誘導合図を送っていたが、(新)作業においていつの時点で、何を目安に合図を送るのかという点が問題となる。また、(新)作業では、**お客様が乗降中に連結作業が行なわれる**ということになる。今後少子高齢化に一層拍車がかかり、なおかつお客様全てが健常者でないことなど配慮に欠けることと安全上問題点が多いことなどを、先の誘導合図の時期の問題とあわせて会社側に見解を求めてきた。会社側の回書は、すでに首都圏において二駅(我孫子・逗子)で合図器を使用しない方法で作業が行なわれている実態と連結時の衝撃は極微小であり安全上問題がないとの回答であった。

この回答を受け、神奈川地区本部の力を借りながら地区本部運協・大宮支部・宇都宮支部の構成で逗子駅へ直接赴き、作業方法とその内容について現地視察を行なってきた。

現作業実態を現地視察

七月五日はまさに梅雨空そのものの日和。大宮駅十一時四十六分のSSライン逗子行は十三時十七分に逗子駅一番線ホームについた。受け入れ側の逗子駅分会の仲間と神奈川地区本部書記長がホームで出迎えてくれ、その後今回の来訪の趣旨と私共の問題点等について若干の意見交換をし、併合作業から見学することになった。奇しくも併合四両の運転士は国労の仲間だった。折り返し時分十一分という極めて限られた中で、

作業は一見何も問題なく進んでいるように見えたが、東京方十一両のドアは開放状態でお客様は文字通り自由に乗降している。そうした中併合四両は躊躇無く連結された。しかし本線運転士はホームを歩行中であり、連結される側の十一両の運転台は空の状態である。あり得ないしあってはならないことであるが、もし「転動」したら一体誰が対応するのだろうか？という思いに駆り立てられる。そんな思いもよそに列車は定刻どおりに逗子駅を後にしていった。

更にその後、分割作業を見学した。列車所定到着後、切離し四両の連結側運転台に構内運転士が乗り込み機器操作、駅社員が四両を貫通後自ら車掌スイッチを扱いドアを「閉」にし、切離し後電留線へ引き上げて行った。後部十一両は定刻に久里浜に向けて発車していった。

営業が車掌SWを扱う？

何気なく淡々と進んでいった作業であったが、駅社員が車掌スイッチを扱ったことに対しては皆が首をひねったのが実に印象的だった。

その後交流会が持たれ意見交換がされた。神奈川地区本部の姉崎書記長からは、「以前からの作業形態であり特段不思議に思ったことは無かったが、お客様は全健常者ではない！という言葉が印象的だった。これを機会に議論をしていきたい」また、逗子駅の仲間からは、「これが普通であり、問題意識を持ったことはなかった」、「以前、実質的休憩時間の拡大・手待ち時間の確保から作業ダイヤを崩して、本来複数で対応する作業を単独で対応し、結果として要員を削られた苦い経験がある」との意見が出された。

変更になったとしてもルール作りにも自らが責任を持ちたい

大宮側から参加した宇都宮支部執行委員の小森氏(小金井駅所属)から、「今回、自分たちは駅の取り扱い方法が変わるうとしていた時にいる。結果として変更になってしまったとしてもしっかりとルール作りには責任を持ちたいと思っています」との意見が出された。今回の現地視察は神奈川地区本部と現地逗子駅分会の協力で成果のあるものとなった。関係機関には感謝を申し上げたい。

「大宮地区本部」国労大宮地区本部 31（六年七月一日）

がん予防・検診から治療まで、どこでも支援！
健康支援金をプラス！
通院も入院も同額保障に
がんの保障 + 病気・ケガの保障
健康応援MAX
アベニール 株式会社
〒105-8004 港区新橋5-15-3 交通ビル3F
TEL 03-3437-6810 FAX 03-3437-6822
Affac
資料請求いただいたお客様の個人情報は、アフラックの各種商品やサービスの案内・提供・維持管理となります。
詳しくは、パンフレットや「ご契約のしおり・約款」をご覧ください。