



発行所 国鉄労働組合盛岡地方本部
発行 齋藤庄司
編集 中堤聡司
TEL 019-622-5021
メールアドレス numori@poem.ocn.ne.jp

2011.8.10 第1436号

拡大キャッチコピー

「新しい仲間づくりを皆の力で」
「一緒に解消しませんか、あなたの疑問。
加入ってます」

青い森鉄道 出向者交流会

半年を経過して多くの改善課題

出向者の労働条件改善に努力する

2010年12月5日東北新幹線八戸・新青森間が延伸開業し、半年が経過した。多くの青森県民が待ち望んでいた新幹線延伸開業ではあるが、その光の陰で八戸・青森間がJR東日本から「青い森鉄道」へ経営移管された。青い森鉄道は目下、青森間121.9kmと日本最長の第三セクターとなり、北海道と首都圏を結ぶ物流の大動脈の一役も担っている。一方で、輸送指令間の連携問題等、半年を経過する中で数多くの課題も明らかになってきている。

地方本部は、青い森鉄道の実態を把握し、改善に向けた取り組みを行っていくことが出向者にとって重要であると位置付け、7月10日、青森市「はれやま旅館」で「青い森鉄道出向者交流会」を開催、出向組合員や関係分会代表ら30人が出席した。多くの職場実態が報告され、爽り多き交流会となった。

如実に表れる経営基盤の脆弱

「青い森鉄道」は社員数276名体制で運営され、JRからの出向者157名(内、1名はJR貨物。他はJR東



交流会は30人が参加し開催された

計41名となっている。交流会は、今年1月9日に開催された「青森支部第1回地区協・分会代表者会議」で当該出向組合員からの実態報告と問題提起を受けて計画され、当初の3月13日開催予定が「東日本大震災」の発生で7月の開催となった。7月10日当日も午前発生した地震により東北新幹線が一時運転見合わせとなり開催が危ぶまれたが、幸いにも定刻に開催することができた。

交流会は、小林副委員長の開会挨拶で始まり、齋藤委員長を座長に選出。佐々木書記長からの開催までの経過、職場実態報告の柱、組織拡大の取り組みについての報告と提起を受け職場実態の報告に入った。出向組合員が各々の職場実態等について、「機械、土木、

高橋伸二委員長 退任あいさつ



不採用事件の終結、感慨深く 携わった1人として生涯忘れない

2007年8月4日、私はかつて経験したことのない緊張感と不安の中になりました。言うまでもなく、国労本部委員長として「JR不採用事件」、JR貨物会社との「紛争和解交渉」を中心とする難題を前に、大変重い責任のなかに逡巡していました。幸いにも盛岡地方本部組合員の皆

さんの励ましを受けて、不十分なながらも職責を全うすることができました。1947年6月、国鉄労働組合結成以来の道のりは本場に平坦ではありませんでした。「温故知新」という言葉があります。

国労結成から2年後の1949年行政整理・定員法との闘いをはじめ、スト権奪還闘争(1960年)と202億円損害訴訟攻撃、5万人反合理化闘争(1967年)、国鉄再建計画(1970年)との闘い、そして1971年

のマル生攻撃との闘い、さらに24年余にわたって闘い続けられた「分割民営化」との闘いに次ぐ闘いの歴史でした。この歴史は、多くの先人・先輩方の汗と涙にまみれながらも英知と団結に守られた日々を闘いの連続として引き継がれてきました。四半世紀にも及ぶ長い闘いとなった「JR不採用事件」の終結を迎えることができたことに感慨深いものがあります。私自身この歴史的瞬間、国労運動に携わった1人として生涯忘れることはないと思います。

新たな運動の出発点に立つた国労が引き続き、「らせん状」的運動の発展と組織の再構築をめざして奮闘されることを祈念申し上げ、退任にあたっての御礼の挨拶といたします。ありがとうございます。

あためてこの4年間、盛岡地方本部組合員の皆さんに支えていただいたことに感謝と御礼を申し上げます。国労には結成以来63年余にわたって積み上げてきた運動の歴史があります。「らせん状」的発展、という言葉がありますがまさに言葉どおりに、ひるむことなく、たゆまず闘い続けてきた歴史です。私たちは、団結して闘い続けることによって解決の道が開けることを学んできました。

「鉄道を存続させたい」との思いは何処でも同じである。20年近く赤字が続くなか、高齢で退職する社長の後釜を公募した、由利高原鉄道には、全国から52名の申し込みがあった。通学の小中高生が7割を占め、少子化が進み経営環境が厳しいが、沿線利用者は熱意をもった人物に将来を託すと存続を願う。同じ第三セクターで、17年連続の赤字に苦しむ三陸鉄道は、東日本大震災で甚大な打撃を受けた。現在は久慈・陸中野田駅間、小本・宮古駅間で運転再開しているが、全線運転再開まで2〜3年要し、復旧費用は180億円が見込まれる。国土交通省は災害復旧費用の補助率を現行の4分の1から4分の3程度に引き上げるとしているが、残り4分の1はどうするか。三陸鉄道に負担能力はない。岩手県と沿線市町村にとっても数十億円の負担は重過ぎる。震災後、全国の鉄道会社・鉄道ファンに三陸鉄道オリジナル商品や乗車券の販売・購入が拡がっている。せんべいや開運グッズ、運転士「久慈有あす」のフィギュアをはじめ、不区間の硬券きつぷや回数券の購入で、支援と早期復旧を願うとのことだ。三陸鉄道支援CDも発売となった。地方本部も6月10日、集まった義援金から三陸鉄道復旧財源として岩手県に寄付している。沿岸地域は三陸鉄道が無ければまちがなくなってしまう。鉄道は「住民の足」「観光路線」としてだけでなく、被災地の復興のために欠かせないものである。そのために国の全面的な支援はもとより、接続する八戸線・山田線・大船渡線等の復旧にJR東日本も全力をあげてほしい(力)

IGR・青い森鉄道の維持・存続にむけ

地本「並行在来線対策会議」を設置

地方本部は、7月10日青森市の「はれやま旅館」で13時15分から「東北新幹線青森駅開業・並行在来線対策会議」を開催した。

会議では、これまでの対策委員会の取り組みを確認するとともに、東北新幹線が開業した今日、同対策会議の名称を「並行在来線対策会議」

全体で確認した。地方本部は、運輸職場の改善要求として国労盛地中第13号(7月6日)で「列車遅延時や異常時の『青い森指令』」の情報提供のあり方の改善を盛岡支社に求めている。指令間の不十分な連携は、利用者のみならず、乗務員・駅社員へも大きな負担となっている。今後団体交渉での議論となるが、「安全・安定輸送」の確立と利用者サービス向上に向け、取り組みを強めていくこととしている。

に変更し、IGRと青い森鉄道の維持・存続にむけ、交通基本権の制定も視野に、国労の政策提言実現にむけ見直しすることとした。対策委員会の構成は、地本、支部、職能別・貨物協議会代表者で構成している。

当面の取り組みとして、IGR出向者と青い森鉄道出向者の交流会を検討していくこととしている。

貨物協同結キャンプ

36人の参加で今年も交流

「そば打ちに4人が挑戦」

盛岡貨物協主催の団結キャンプが7月23日、24日、岩手県滝沢村・相の沢キャンプ場で開催されました。組合員・家族・来賓を合わせ36人が参加しました。



「今年も記念の撮影」

キャンプは高橋盛岡貨物協議長、来賓の大越東北貨物協事務長の挨拶から始まり、今年はいつもと趣向を変えて、そば打ちを池内博(盛岡貨物分会)さんが披露し他に4人の方がそばを打ちました。出上がりはそれぞれありました。おもしろいそばを頂きました。他には盛岡・八戸・青森の分会が用意したカレー・焼きそば・イカ焼き・ホタテ・イワナなどを食べ、酒を酌み交わし語り、組合員・家族が団結を深めたキャンプになりました。報告・盛岡貨物分会 戸田 智章

ていこう

「鉄道を存続させたい」との思いは何処でも同じである。20年近く赤字が続くなか、高齢で退職する社長の後釜を公募した、由利高原鉄道には、全国から52名の申し込みがあった。通学の小中高生が7割を占め、少子化が進み経営環境が厳しいが、沿線利用者は熱意をもった人物に将来を託すと存続を願う。同じ第三セクターで、17年連続の赤字に苦しむ三陸鉄道は、東日本大震災で甚大な打撃を受けた。現在は久慈・陸中野田駅間、小本・宮古駅間で運転再開しているが、全線運転再開まで2〜3年要し、復旧費用は180億円が見込まれる。国土交通省は災害復旧費用の補助率を現行の4分の1から4分の3程度に引き上げるとしているが、残り4分の1はどうするか。三陸鉄道に負担能力はない。岩手県と沿線市町村にとっても数十億円の負担は重過ぎる。震災後、全国の鉄道会社・鉄道ファンに三陸鉄道オリジナル商品や乗車券の販売・購入が拡がっている。せんべいや開運グッズ、運転士「久慈有あす」のフィギュアをはじめ、不区間の硬券きつぷや回数券の購入で、支援と早期復旧を願うとのことだ。三陸鉄道支援CDも発売となった。地方本部も6月10日、集まった義援金から三陸鉄道復旧財源として岩手県に寄付している。沿岸地域は三陸鉄道が無ければまちがなくなってしまう。鉄道は「住民の足」「観光路線」としてだけでなく、被災地の復興のために欠かせないものである。そのために国の全面的な支援はもとより、接続する八戸線・山田線・大船渡線等の復旧にJR東日本も全力をあげてほしい(力)

