

NO. 845
 発行
 2015年
 4月21日
 国鉄労働組合
 新潟地方本部
 発行責任者
 上石 昌彦
 編集責任者
 教 宣 部



いま、労働者の中で、非正規労働者の割合は、4割近くとなりました。とくに、女性労働者を中心に増え、女性労働者の6割が非正規労働者となっています。

「正規の仕事がなかったから」「不本意ながら非正規雇用労働者として働いている人も」男女とも若い世代、男性50代層が増えています。

正規と同じような仕事をしているにもかかわらず、または、職種によって、ほぼすべて非正規が基幹的な仕事を担っているにもかかわらず、有期雇用契約にされていたり、賃金や、手当、処遇に関して正規と非正規のあいだに大きな格差があったりします。

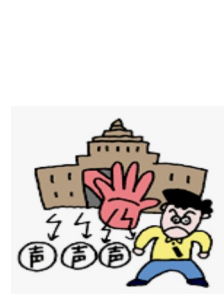
厚生労働省が、昨年12月に発表した労働組合基礎調査では、労働者全体の推定組織率は17.5%と前年とくらべて0.2ポイント減っています。そのうち、女性が12.5%、パートが6.7%と、さらに低い現状です。

非正規労働者の実情



「仕事と生活を両立させたい」「人間らしく働きたい」「雇い止めの不安なく働きたい」という労働者の願いを逆にとり、一部正規労働者の残業代を払わずに「定額使いたい放題」の労働者にし、圧倒的多数の労働者をいつまでも雇い止めでできて、安く使える労働者に置き換えていこうというのが安倍雇用改革の狙いです。

いま、労働組合がとりくむべき課題の重要なポイントは、非正規労働者に組合に入ってもらい、安倍雇用改革の狙いを知らせること、一緒に要求実現のために権利を行使し、拡充させていくことです。



○**憲法14条**
 すべての国民は、法の下で平等であつて、人種、信条、性別、社会的身分又は門地により、政治的、経済的又は社会的関係において、差別されない。



○**憲法13条**
 すべての国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福の追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。

憲法を擁護し

○**憲法28条**
 勤労者の団結する権利及び団体交渉その他の団体行動をする権利は、これを保障する。

○**憲法27条**
 すべての国民は、勤労の権利を有し、義務を負う。賃金、就業時間、休息、その他の勤労条件に関する基準は、法律でこれを定める。

○**憲法25条**
 すべての国民は、健康で文化的な最低制限の生活を営む権利を有する。国は、すべての生活部面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。



3月も中旬過ぎから桜前線が北上してきました。4月に入ってからも、寒の戻りなど雪が降るという状況もありましたが、新潟にも桜が開花し満開になりました。

4月10日、午後からですが、新潟市「信濃川やすらぎ堤」を歩いてみました。桜は、ほぼ満開でした。夕方からだったので、少し暗かったのですが、桜は満開で素晴らしかったです。

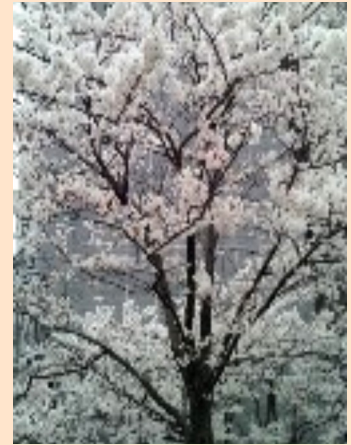
日中の晴れている時でしたら、桜の花びらが鮮やかに輝いて空の青さとマッチして見ごたえがあったかと思いました。



天気は、曇りから、雨があたり始めて少し肌寒くなりました。

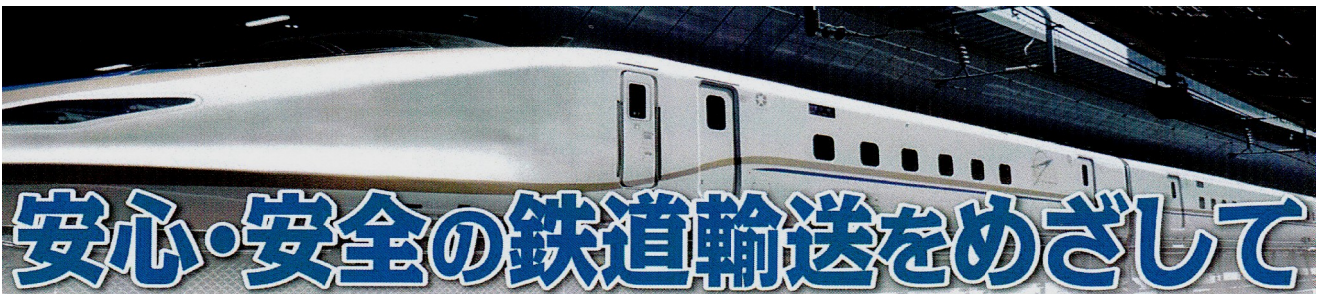
それでも、シートを敷いて宴会をはじめている団体

新潟も満開



がありました。桜の木の下でにぎやかに始まっています。

肌寒いので、熱燗でも飲まないで身体があたたまらない雰囲気でした。外は開放的になって花見は、盛り上がります。これから暖かくなり、アウトドアシーズンです。山や海へ行きたいですね。



安心・安全の鉄道輸送をめざして

2015「4・25安全行動日」

JR福知山脱線事故から10年にあたって

鉄道は、環境にも優しく国民生活に欠くことのできない公共交通であり、その最大の使命は安全輸送の確保です。

今年には2005年4月25日に発生したJR福知山線事故から10年となります。

この事故が死者107名、負傷者562名に及ぶ未曾有の大惨事となった原因として、競合する私鉄との競争に勝つためのスピードアップ化や運転本数の増加など、輸送の安全より利益追求が優先されたことや『命令と服従』の懲罰的日勤教育など社員管理のあり方が大きく影響していたことが指摘されています。

政府は、2000年から鉄道事業法「改正」など運輸関係の規制緩和を進め、新規参入や撤退、運行路線の休廃止など免許・許可制から届出制に制度を移行させました。また2001年の「省令改正」によって事業者である鉄道会社の責任で技術基準が改訂できる仕組みとしました。

こうした「規制緩和」によって、JRでは車両や線路などの検査周期の延伸が次々に行われたほか、線路や電気設備、駅の出改札や車両のメンテナンス業務など関連会社への「業務委託」が全面的に進行しており、こうしたことが輸送障害や鉄道事故を引き起こすひとつの背後要因となっています。

最近ではJR北海道の貨物列車脱線事故で明るみになったレール保守データの改ざんなど安全軽視の体質や安全管理の不十分さが内外から厳しく批判されています。

失われた尊い命と教訓を踏まえ、何より鉄道輸送の安全は事業者であるJRとこれを所管する行政が二重のチェック体制でしっかり確保していくことが重要です。

私たちは「規制緩和」を見直し、安全規制の強化と安全最優先の企業体質への改善をめざして利用者や地域の皆さんと運動を進めていきます。

●私たちの要求

- ・もうけ優先ではなく、安全を最優先とする経営を行うこと。
- ・「規制緩和」を見直し、安全規制の強化を国と事業者が行うこと。
- ・ホーム上での事故根絶に向けて、ホーム要員の配置とホームの改善を行うこと。
- ・業務委託や非正規社員導入など低コスト主義を改め、安全に係る業務は鉄道事業者の直営とすること。
- ・安全・防犯の観点から無人駅をなくすこと。
- ・安全確保のために労働条件や労働環境を抜本的に改めること。