

東日本本部
運輸協賛
委員会

東日本本部運輸協議会
第19回定期委員会開催



五味議長 団結頑張りろ



発行責任者
五味照善
編集責任者
福士智夫

東日本本部運輸協議会は、10月11日～12日13時30分から、芝弥生会館で第19回定期委員会を開催しました。
初日の11日は講師に藤野副委員長を迎えての学習会と東京駅(OB)の横山勇氏を迎えての交流会を開催し、12日は定期委員会を開催し、活動方針を決定しました。

山本文英副議長開会の挨拶
昨日の学習会と夜の交流会と色々な意見が出されました。
昨夜は、仲間から電話があり、違いに行って来ましたが、来年の3月で地域間移動が終わり秋田に帰るが、最後は国労で頑張りたいと言

い、来年は秋田駅を中心に運動を行いたいと思いついて来ました。
昨日も意見が出ましたが、運輸士中心(東労組、革マル)また、自分の身を守る「ニオン」では、今回のN

座長に神奈川県本部運輸協議会の横山正之委員を選出しました。
座長挨拶 神奈川県本部は、横浜支社から2008年の提案が9月6日あり、9月9日の地区本部、運輸の合同会議を開催し12日要求作成に取組み、4支部の合同会議を開催し、28日に「申す」を横浜支社に申入れを行いました。
この間の大きな問題は具体的な数字が出ていない為に職場の不安や動揺が出ている。特に契約社員については、何ら具体的な物が明らかになっていない。また、業務委託では17駅あるが、自己申告書で問題が起き、今日川崎支部で職場集会を開催しています。
この様な中での定期委員会は国労運動の前進を勝ち取る為にも大きな問題であり、今定期委員会が成功裡に終わります様皆様宜しくお願い致します。

資格審査

菅野勉副議長報告

9時現在 委員21名中17名出席、役員は加藤さん以外全員出席です。

F2008は乗り切れないと感じています。今日の定期委員会は、各地方の意見を聴きながら地元に戻り頑張りたいたいと思います。短い時間ですが、第19回の定期委員会を開催致します。



東日本運輸協
五味議長



五味議長は、先ず定期委員会に結果された委員、来賓、傍聴者の皆様に御礼を申し上げ、議案書ははじめに読み上げて挨拶と致しました。特徴は、①平和と民主主義を守る闘い、②不採用問題、③労働委員会和解協議と指導車掌指定の実態、④NF2008とNS2007問題と委託化、⑤もしもし券売機と盛岡拠点センター、⑥駅の方支社問題、⑦営業制度プロジェクト発足と勤務プロジェクト強化等々について要請も含め挨拶しました。



東日本本部
高野書記長



お早う御座います。昨日からの学習会「苦労様です。昨日の学習会では、藤野副委員長から詳しく報告されていますので、簡潔に報告します。

一つは、合理化と労働条件改善ですが、今年に入り首都圏を中心に輸送障害が多発しており、重大事故に繋がる事故として国土交通省からも対策会議がもたれ、4月首都圏輸送障害対策について発せられたが、その後も輸送障害が多発する事態になっている。この様な事故の背景にはこの間の設備メンテナンス再構築始め車両メンテナンス近代化などのVDT対策の再構築や合理化に大きな問題があると考えています。

メンテナンス実施移行の見直し要求、今後のメンテナンス対策や考え方については関係する電気・工務・運転・工作等々協議会の協力を頂きながら申入れを行い交渉を取り組んでいる所です。合わせてこうした各実施に伴い危惧される技術力低下や技術継承の問題についても、この交渉に合わせ会社にも求めています。

安全を確保するに当たってこの間の施策の見直しと合わせ、今次の取組みでの安全拠点検運動、仕事拠点検運動を今年の取り組みとしながら安全安定輸送の確立が、労働条件の改善に向けた取り組みとして進めています。

現在NF2008年今後の駅のあり方について、本社・本部間の解明要求、2次の解明要求について

交渉が終了しました。今後各地方支社の中で交渉が行われてくる問題ですが、駅のあり方についての販売体制がサービスの低下問題でもあり、また業務委託の深度化と委託会社への出向の取り扱いの問題、MV30やリモートマルスの導入・拡大等々今後の中で改善を求めて行かなければならない最大な課題と考えています。

また、要員体制の変更での一人勤務体制の問題についても、輸送障害や異常時対応の問題を始めとした多くの問題を内包している事について、労働条件・労働環境の改善に向けた取り組みを進めて行かなければならないと考えています。こうした課題について、各職協・地方本部の皆様とも連携を図りながら東日本本部として今後改善に向けた取り組みを進めて行きたいと考えています。

二つは、中労委の和解協議ですが、現在中労委からの提起に基づき、配転・出向・差別事件・パッチ事件と差別事件を含めた一括和解協議が進められています。

明日第11回目の調査が行われる事になっていますが、9月22日に8月の夏休み期間を経て22日に再開しました。この中で冒頭委員長挨拶として、本年度の昇進試験の問題、また今日まで和解調査の中で求めて来た指導車掌事件の問題等を含めて国労としての考え方に付いて冒頭述べました。

今年度の昇進試験について相対的な合格率については昨年を数パーセント上回る状況ですが、しかし一方では、また合格率についてもこの職場によるアンバランスがあると言ふ事について指摘をして来まし

た。
もう一つは結果発表の問題について、昇進差別事件の和解案項に則って試験結果の発表について不合格になった場合、来年度の試験に合格する為に何処が悪かったのか説明する事に成っているが、しかしこの事が職場により守られている職場もありますが、多くは発表の中で合格か不合格かという事しか伝えられていない。この問題に付いても指摘をして来ました。

指導車掌問題では9月の指定発令で16名、10月の指定発令で6名で22名が今年指導車掌に指定発令されました。この問題ではこの間、全く国労組合員が指導車掌に指定されなかったという事から見れば、この間の取組みの成果としてまた、新たな一歩であると言っています。その後引き続き継続され、中労委の調査等を舞台にしながら今後の更なる前進に向けて東日本本部としても取り組みを進めて行かなければならないと考えています。明日の中労委の協議で今後の日程がどうなるか検討されますが、この解決に当たってバッチ事件について会社側の考え方は裁判をやっても会社は勝つと言っている中で、横浜の第一次バッチ事件では高裁で控訴棄却と言った事で会社側は金銭な問題も含めて解決を図って来ました。

しかし、一方で就業規則に違反していると言っている事については裁判所がこの事を認めた上でのやり方に付いての事柄であり、就業規則で行けば会社は絶対負けないと自信の中で今強気に出ています。この解決に当たっての和解(解決金の問題)についてもこの出向配転差別事件、40事件併せてバッチ

差別事件、全体の事件を解決すると言っている事での解決金と言った位置づけで会社は考えて居ると言う事です。今は非常に厳しい内容となるのではと想定されています。今後はこの解決金について我々の主張が通るのか努力して行かなければならない課題であると思っております。また、謝罪問題ですが、この間の会社が行ってきた不当労働行為に対する謝罪についてもこの調査の中で求めています。この分については会社から何の回答もありません。解決金と合わせて謝罪問題についても今後の和解調査の中で会社側に対して求めて行かなければならない大きな課題である。私達もその問題の前進に向けて努力をして行きたいと考えています。

三つは、組織問題ですが、「割愛」こうした中で昨日、ライフサイクルの変更についての提案が行われ40歳前の運転士全てを対象とした駅での5年間と戻りを振り分けると言う中で、東労組の若い世代に色々不満が出ていると運転職場からの話も聞いています。今の東労組の状況、会社の施策の中で私達がどう組織を拡大するのかが、一つの適期が訪れていると思う。そうした中で、特に運輸協議会の皆さんについては今後の中で、そうした駅に戻った人達とどう親交を深めながら国労に加入させる取り組みを行うのか、一方で東日本本部としてはこの施策に対して、労働組合として働く立場に根ざした考え方でこの説明要求を含めた取り組みについて慎重に取り組み課題と考えています。この様な現状の中で、団塊の世代の方々がこの2年位の間に大量に退職する状況の中では組織の拡大は大きな課題である。

り、機関が一体となって今後の拡大に向け、また国労の将来展望に向け検討し取り組まなければならない課題である。是非連協の皆様にも各地本で取り組んで頂きたい。

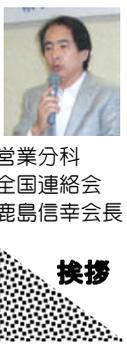
最後に、JR不採用事件ですが、一つは年内解決と言った事で本部も関係省庁や政府に対する要請行動を取り組んでいます。大衆行動を背景とした解決と言った事で、10月25日・26日で国会議員会館前で行動を取り組む。11月では関東を中心に国会前での行動を展開する計画をしています。大衆行動を背景として早期解決を図るか、全国的に取り組んで行かなければならない。一方で新たな訴訟問題について、本部は10月10日前後に新たな訴訟の形態について最終的に決定し委任状の扱いを含めて早期に対応しています。昨日中央委員会が開催されています。本部の訴訟を起こす時期は11月20日前との考えである。ただ政治的な変化等がある場合は12月21日のタイムリミットぎりぎりまで本部として解決に向けて全力を挙げていきたいと考えています。様々な事柄が山積していますが、最終行動等々厳しい労働条件の中で組合の活動を行う事は重要且つ大変な時期の中で苦勞されて取り組んでいけると思っています。私達の要求を引き出す為には今の時期が大事であります。

是非連協の皆様にも最大の取組みを頂く事をお願い申し上げます。東日本本部を代表しての挨拶と致します。有難う御座いました。

定期委員会も苦勞様です。車掌分科全国連絡会も今年で結成10年を迎えます。11月27日・28日にこの会場で地方代表者会議を開催いたします。①JR 18年の検証、JR各社の企業性・公共性のありかた。②交通市場で激しい競争に耐え得る企業としての効率化性と多発する輸送障害。③進化する社会の中での高齢化と公共交通のあり方。地域と鉄道のバリアフリーの取組み。④ベビーカーの事故と改善の取り組みとJR対応。⑤若い仲間加入の取り組みと国労運動の継承等々について挨拶されました。



車掌分科全国連絡会 山口里美 会長



営業分科全国連絡会 鹿島幸信 会長

先月の27日・28日に営業分科全国連絡会の交流会と総会を開催いたしました。発言では、各会社55歳以上の賃金の問題や60歳以上の再雇用の問題。新たな賃金制度では東海西日本九州等で出ました。試験と人事考課を最優先にした評価によって賃金が決まる。東海の様には第一基本給が廃止されるとか再雇用では希望者全員が雇用されるとか。九州や北海道のように経営状況により社員労働条件が賃金が、会社間の格差が労働条件の格差が明らかにされました。営業分科の全国連絡会として最終的には格差を縮める事を目的に引き続き会社間の違いに付いて情報交換を行きたい。また、仕事の面でも例えば、東日本で行って

営業制度の問題や会社間をまたがる企画乗車券の問題等の情報交換もしようと思われました。総会は年一回ですので、各エリアの議長を通して総会に要請して頂く、また調査に付いては年間を通してやっていくと意志統一をしました。

また、営業分科連絡会として会社間にまたがる問題での要求での統一的要求を作って行きたい。各エリアの職能別協議会で統一要求を作り、それを踏まえて全国連絡会を各エリアの議長が作成したものをたたき台にして営業分科全国連絡会を統一要求を作って行きたいと挨拶されました。

選挙管理委員会 岩井副議長 受付 井口副議長



事務局長 福士智夫

富士事務局長は、①経過では、2005年11月から2006年10月までのポイントと各地方連協の取組みを報告した。②2006年度の活動方針(案)では、国内情勢、JRを取り巻く情勢、活動の基本目標を報告し、具体的目標の取組みでは、17項目について簡潔に集約し方針案を提示しました。



長山氏



高崎委員 小黒

質疑応答

高崎地本はもしも券売機で一年間振り回された。14駅に導入された問題ですが、吾妻線の中之条駅に導入され吾妻線では唯一の対面販売の駅が無くなった。両毛線では本社は導入をきいていないと言っていたが、佐野、栃木・足利の3駅に導入され、非常にお客様に不便を掛けている。このもしも券売機は故障が多い。また故障が中々復旧しない。北鴻巣駅で20時間、岡部駅で5時間止まりました。これは、駅の券売機の問題があるのか、あるいは盛岡の拠点センターに問題があるのか、あるいは回線上に問題があるのか、故障した時にエラーコードが出て来るが、支社等に連絡しても良く分からない為、復旧に時間が掛かる。

高崎地本で導入時での団体交渉を踏まえて、4月に全体集会を開催し、意見を集約して7月に申を起しましたが、会社としては団体交渉をやりたくない。第1回目の交渉が7月27日、第2回目9月の後半と2ヶ月も掛けながら見直し交渉を行いました。交渉の基本では撤回を挙げながらも、もしも券売機の問題点を挙げました。印象的なのは我々の指摘する問題に対して会社は、これはサービス向上でこの機械は完璧だと言っていたが、半年を経過する中で、お客様に不便を掛けている事実、我々の主張を認めました。案内要員ですが半年付けました。予算では来年の3月までです。

高崎では、このもしも券売機で30数名の余剰を提案されました。その前、2年前にATOSが導入され、主要駅にMV30が導入され、業務委託され、今回10月からフォータビリティです。水の関係でペン

デンプグの方が10数名高崎支社に居ますがもうすぐ異動する。もしも券もあり、行く所が無い。各職場に余剰を抱えている。駅では一ヶ月の勤務で14日間もびら日勤があり、回文でも指摘しましたが一時的なものだから我慢してくれと言われた。もしも券売機の今後の展開での拡大に付いて教えてほしい。今後の駅のあり方での事ですが、高崎支社は首都圏5支社の中にあってはいいませんが、支社から、びゅうプラザと駅との統合の話があるようです。しかし高崎地本は入っていない。何故支社は言っているのか意味が分からないので教えてほしい。

これは提案ですが、他支社に異なる要求で、大宮支社、新潟支社、八王子支社等々あるが、例えば両毛線ホーム小山駅のTVを10年位要求しているが出来ていない。これは他支社であり、高崎支社から大宮支社に本堂に要請しているから分からない。回答として大宮支社に要請して行く事となる。なので、穴が開かない。お互い支社間いが情報交換(支社の問題)し回交の中に入れてもらう事が少しでも要求が早く実現するのではと思います。支社間(組合間)の連絡網を作ってください。



協理委員 干葉 加藤



干葉に於いても9月29日(2008)の駅のあり方について提案されました。会社は人口減少、少子高齢化の流れと要員需要を考えた駅の販売や案内等を変えて行きたい。またシニア雇用に対しては改正高齢者雇用法を検討した結

果として提案してきました。①新販売拠点と組織業務施行体制の見直し、びゅうプラザを駅の組織とする管理体制の見直し。②サービスマネージャーの拡充です。現行干葉、成田空港、空港第二ビル、三駅に配置されています。更に西船橋、干葉、舞浜の三駅にサービ担当の契約社員を含めた形で拡充する。③駅業務の深度化では10駅提案。更に利用状況に応じて窓口の廃止等、干葉支社15駅があるが、簡易委託を含めて50駅が委託、無人駅が30駅で、半分以上が無人・委託駅になります。④契約社員導入ですが、MV30への転移により、対面販売の減少が予想されることから、柔軟な販売体制の構築と35駅に導入が提案。⑤MV30の導入では35駅に導入し窓口の見直しも検討。現行11駅(04年7月に7駅、05年7月4駅の電車区間)に導入されていますが、現状は東京から遠くになればなるほど稼働率が悪いのが実態です。しかも案内要員を外す事が出来ない実態です。また、定期券発売機としての稼働率は上昇している。今回の提案で、45名要員削減。しかし今後更に契約社員が20名ほど採用される事から更に合理化に拍車がかかる。社会的雇用の問題、公共交通機関としてのサービスなどを考えた場合、今回の提案をそのまま受け入れる事は到底出来ない。社員の労働条件や様々な問題が置き去りにされる施策は認められない。あわせてハリアフリーの問題等も検討しながら撤回と修正を求めて行きたい。

干葉運協の取り組みとして、11月20日、21日の2日間掛けて学習会を開催予定しています。それに

伴いまして討議資料を作成し、多くの組合員に提案内容を知らせる中で、多くの職場要求を集約し交渉を進めて行きたい。また、今回の提案に合わせた駅全体の調査を実施します。

総武快速のグリーン車の改札業務委託のその後について、グリーンアテンダントの実態ですが、特に夜間、酔客対応や痴漢対応、依然として格差料金への不満からの料金不払いが絶えない。グリーンアテンダントが手に負えない状況から、指令を介して駅への出場協力要請が増加しています。駅も深夜帯はぎりぎりの要員で業務にあたり、指令を介して駅への出場協力要請が増加している為、この要請と対応には大変苦慮している。

9月28日、29日に起きた京葉線の東京駅の信号機トラブルですが、京葉線は行楽線区であり、今回の輸送混乱で改めてJRの危機管理と安全・安定の重要性を再認識しました。この間の輸送混乱はメンテナンス部門の合理化や駅の要員合理化が生んだ人災である。当日は私も仕事で朝5時に駅からの電話で起こされた。非番者は夕方まで超勤をさせられました。更に休日の社員やテンプラリースタッフまで呼び出された。この日は支社ばかりか初めて本社からも対策員が来て対応しました。舞浜駅では輸送混乱にも関わらずディスプレイゾーンに4万人以上の入園者があり、入園者の帰路の足を確保する為バスを15台チャーターし対応したそうです。

私の職場は南船橋駅ですが、武蔵野線が定時運転される中で南船橋駅開業以来初めて階段規制をかけました。京葉線は極めて合理化が進んだ線区で、2名3名の

出面の職場が多い中で、通常の業務を行いながら振替え輸送の配布、2日間3,000枚から4,000枚を配布(舞浜の駅では数え切れないほど配布した)乗車券の払戻しやスイカカードの処理、引つ切りなしの案内放送やお詫び放送に追われた。休憩は全く取れない。食事も10分程度で食べ終わる旅客対応を続ける状態でした。この様な中で利用者からは、電車が動かない事が分かっていながら何故バスを動かさないか、JRはあまりにも情報が少ない。お詫び放送ではなく、どうすれば良いのかを放送しろ。朝の信号機故障が何故こんなに長引くのか、JRは客をバカにしているのか、京葉線が終日この様な輸送混乱すると並行する総武線や東京メトロ東西線浦安駅があつては大混乱になつてしまつたことを会社はどの様に考えているのか、あつてはならない事態である。

今後私たちが国労はしっかりと会社の姿勢を正して行かなければならないと再認識しました。干葉も地本内に営業合理化対策委員会を設置しています。地本、支社、職協役員で構成し、安全・安定輸送の確立と労働条件の改善、権利の確立を取り組んで行く事を確認しています。

私がかえる君の拠点センターにいます。8月1日日出向になりました。全員で61名、所長・助役を除くと58名です。国労は26名、女性社員は3名、東労組4名です。私は秋田担当で9駅の駅を出面



協理委員 岡上 盛村



3名で泊動2本、日動1本で行っています。オレレーターとして良い所は、お金を扱わない。間違っても拠点センターでやる事はない。現場の人は大変である。売上げ修正も全部現場である。ただ、労働時間ではかなりハードです。窓口対応が3時間から3時間30分まで長時間です。呼ばれても出なければ休み時間は入るが、でも仲間の事を考えて対応する。やさし過ぎるのが問題と言えは問題だ。

お客さまの方ですが、もし券の前に来て、なにをするんだ、なにをするんだと言っている人が呼び出しボタン(開始ボタン)を押して下さいと言っていると、ボタンを押すが、話しをしてくれませんか。センターの方を向いて話しをしてくれませんか。何するんだと周りを見ながら駅員を探している。また、障害者(眼や耳の不自由な方)は来ていますが、この方達が来られたら如何するか、話しは聴こえるが、見えない。見えるが聴こえない。如何するか。

また、他のお客さまで、大人の休日ミドルですが、暗証番号が分からない。お客さまは、何で八戸で買えて、(ここで)もし券を買えないか、もし券は暗証番号を入れないと出て来ません。八戸で買えて何故この駅で買えないのか、同じ駅であり、みどりの窓口ではないのかと言われる。みどりの窓口の看板を掲げて、みどりの窓口での販売が出来ない。会員登録になると5%割引になりますよ、大変良いですよと言つが、実際は買えない。と言つ事象もあります。航空券や周遊券も出来ません。払戻しも一筋縄では出来ない。結局みどりの窓口ではありません。でも現在はみ

どりの窓口と言つ対応である。3人で来て支払いが別々ですと言われると操作は皆別々で3倍の時間が掛かる。是非盛岡に来てほしい。声を掛けて下さい。会社は、秋田、高崎など2つ3つの支社を持たせたい様ですが、現実的には無理である。秋田で売っている物と高崎で売っている物が全然違う。それを全部覚えると言われてもちょっと無理である。シニヤ雇用対策と言つが、50代10名ぐらい。後は40代、20代でありシニヤ対策(シニヤホンも同じ)ではない。

3年で出向が終わりますがその時このメンバーを変える事が出来るのか、出来ないと思つて出来る状態ではない。テレホンと一緒に長引くと思つています。青森や蟹田の方から出向で盛岡に来ています。代用証ですが、月2回であるが、毎週帰ると後の2回2万円は自腹である。この辺の問題点もある。



水戸運協委員 水戸古

昨年営業制度ともし券で本社団交に各地方から呼んで頂き私も参加し大変勉強になりました。今後この様な機会があれば地方から呼んで頂き、全体の動きを見ながら運動に繋げて頂きたい。水戸ももし券が入りました。入るまでは色々矛盾点を追求し運動を作つて来ましたが、実際に導入され一ヶ月は要員に余裕がありました。以降所要要員になると全部が最初の提案通り、何処の職場も助役が泊まりで国労組合員が一人も居ない状況で、その後

の状況が中々掴み切れない状況です。学習会や合対に出して下さい

と言われても中々要求書が拳がらない状況で、今後どの様に運動を進めたら良いのか苦慮している。

先日3日に新販売体制での提案がありました。びゅうプラザ3店(全部で6店舗を駅の管理下に置く、要員では助役9名、営業5名の▽14名の提案でした。内容は、小さな駅は早急に準備出来次第行う。大きな駅の水戸や土浦では工事計画も何時入るかもまだ具体的になつていない。だが全部駅長配下になりびゅうプラザその物の名前は無くなる状況の中、いわゆる中央から問題になつている、ローカウunter、ハイカウunterの問題で、水戸駅には現在サービスマネージャーが2名居り案内を行うが、他の駅での案内はどの様に行うかと質問したら、今後の勉強課題だと答え、中味が無い。

新NF2008での水戸支社の考え方も追求しました。水戸支社はこの部分だけです。他の契約社員

の導入や業務委託に付いては今の段階では考えていません。この回答でした。今水戸支社ではかなりの委託駅があり、委託駅のシニヤ雇用が回らなければもしももし券売機を導入させて頂くかも知れない。と無責任な言い方をしています。この前は、MV30を入れて窓口を減らしましたが、土浦では日勤窓を305日2窓を閉じている。そつしないといならない事を会社は分かっている。しかし、窓口を増やすと言つ提案は致しません。余剰人員活用、新人教育、増収対策で毎日置くとの回答である。他の駅でもマルスが2台ある駅では殆ど日勤で窓口を開けている。MV30は水戸では3台が同じフロア

の中にあり、並んだ時にこちらにも有りませよ買えますよと案内すれば買えると言つ事で、こだけ30%位の稼働率で、後の所は殆ど付いていない。

今回お客さまが指定席をスムーズに買える様にす為MV30を十王駅に新設しました。水戸駅は稼働率が良いためプラス2台いれました。今回の提案に対して会社は効率化施策ではないので要員には関係ありません。案内スタッフは関係ありません。案内スタッフは付けません。では案内はどうするのかとの問いでは、駅全体に教育します。特に、駅長・助役は常に出る様に、販売の教育は充分やつて行きたい。と回答しています。水戸の団交では券売機1台15分を目安にタイヤを組みます。この回答を引き出しています。各駅とも作業タイヤの中で全て1台つづ増える事は、その15分の確保はタイヤ上きちとやるんですねと確約しています。問題があれば再度団交で追及したい。

この間、常磐線の異常気象の災害で24時間ではなくマル2日殆ど止まると言つ事ではなく、3時間から4時間ほどのものでは8時間以上も駅に置かれ、お客さまの苦情が大変だと言つ事は勿論ですが、土浦以南はつくばエクスプレスへ振替輸送しますが、つくば駅まで近隣駅からでもバスで20分、30分掛かり、そのバスも1時間に1本有るか無いかで、その足代は実費で行つて下さい。この苦情で大変な状況でした。タフシーで近くに行かれる方もいますがタフシーも間に合わない状況でした。振替輸送の臭味に付いて支社に申入れを行いました。現場にさえ回

答が来ない。振替輸送だけは現場に配布する。と言つ状況である。会社の考え方は、その対応方を現場でマニュアル化して置く事である。この様な対策での、雨規制、風規制の問題、風速が5km下げられました。安全対策が求められています。この様な状況が続くとお客さまも黙つてはいない。本社含めてお願いします。

企画乗車券です、複雑な乗車券が色々あり、減らせと言つていた。しかし一番利用客が多かつた東京自由キップが3月17日に廃止された。会社の回答は、これからはスイカの時代です。タッチすれば降り降り自由です。お客に案内したら触る度に引かれる。そんなバカな話しはないと言われた。

今までは東京方面では「東京自由キップ」が一番安かつた。往復キップでは皆窓口に来る。窓口に来て困るのは、新宿までの乗車券で降りたのは、池袋で降りると吸い取られます。東京方面の人は往復キップは売らないでくれ。池袋や新宿で自動改札の箱を開けて往復キップを返してくれと言われても困る。問題は一番利用客の多い企画キップを無くする問題について地域の人達からも声が出ている。この様な施策に対して会社を改善させる運動を作つて行きたい。



仙台運協委員 仙台赤

運協の取り組みでのもし券に仙台地本も入れて頂き有難う御座いました。大変勉強になりましたし、もし仙台地区にこの様な物が入れば直ぐ移行されるのではない

かと思いきなり危機感を感じ、職場等でもし券の事に付いて話しをしながら教えています。

仙台空港線開業への「ワンマン運転の問題ですが、これは今年の8月に提案された内容ですが、工事は進み新しい長町駅が出来ました。空港線も名取から仙台空港までの高架橋を取り入れ駅もほとんど作っています。その中で初めて「ワンマン」運転方式が出されたと言っています。この施策の問題としては、新駅の開業に伴う「ワンマン」は全駅有人駅と車掌は乗務させない事が柱として出された問題です。運転の概要では、戸数確認車上モニターを運転台に取り付ける。「ワンマン」車両は6両以下編成で運転する。全駅全ドア、半自動アも行う、お客さまがドアを開け閉めし降りする。最後に運転士がドアを閉めて発車する。「ワンマン」運転には支障がないとの事です。

業務訓練をしています。管理者では第一職場作りで55歳を超えた方が出向して指導しています。

この様な問題提起を受けてこの間、20回9月11日、26日に「ワンマン」運転対策会議と言いつ事で議論しました。今日も帰りましたら3回目の対策会議があります。仙台地区では10月18日全体集会を開き問題を更に深めて行きたい。仙台での「ワンマン」運転では東北本線の「小牛田」一関二河津、「二戸石」福島間二河津間二河津間、「二戸石」福島間二河津間二河津間、今度は仙台でも「ワンマン」運転が始まる言いつ事で、大変な危機感を持っています。

とドアを閉めた状態を見るだけで、ドアを閉めてハイロフトランプが点灯すれば発車する。お客さまの駆け込みや戸数確認の状態の対策は無い。停車時間は朝・夕は30秒、日中は1分です。とても8,000人以上の乗客が入り出す中で、30秒の停車では対応仕切れない言いつ事で、ますます危険度が増しているのが現状です。

特に問題なのは、乗客の安全です。駆け込み乗車、車椅子、老人、障害者の介護の利用や車内での秩序問題、急病人、トラブルや人身事故、踏切事故、車両故障を含めた場合どうするか等の声が出ています。その他に仙台駅は乗換駅ですから案内も含めてどうするか、あるいは人身事故や車両故障に対する乗客への安全対策をどうするか、運転士の方は問題を抱えている。不満が出ています。

のが現状です。この問題では現場を含めて話し合いを続けています。東日本にも大変苦労を掛けていると思いますが、現場と一緒にこの問題の解決に運動を展開して行きたい。

乗務員のプロジェクトでの「食う、寝る、トイレ」の三本柱の取り組みですが、営業分科では「食う、寝る、休む」の問題提起を受けたいと感じ、営業でも取り組んで行きたい。仙台地区では、一人勤務が多く、特に人身事故や車両故障含めて列車運行障害がかなり多くなっている。一人体制で駅窓口を閉められない等、大変な問題になっています。これからは、風規制、雪害、窓口苦情問題等実態を含めて、膝を交えて議論しながら「食う、寝る、休む」を議論し要員体制も含めて議論していきたい。



が仙台出身と言いつ事で、仙台でも現場長はかなり元気が良いし、首都圏と同じレベルを話しています。年明けの運協要求では仙台も含めてと理解していますので宜しくお願い致します。



八王 子委員 小尾 小

車掌の現状ですが、仕事総点検では駅との繋がりが多い。駅の効率化が進む中で、バリアフリー、車椅子の方が大変多くなっている。立川の駅を見ると、東日本本社社の中では三番目に車椅子の乗降が多い。小さな駅でも車椅子の方が単独で乗られる方、介護者が居る乗られる方、色々まちまちである。

掌見習に国労組合員が受かり、その関係での国労がとも思いますが、16日に指導車掌の会議が入っています。

私は立川車掌区に在籍しています。9月2日に臨時電車がありました。今の臨時電車は全てパソコで現場に下りてきます。メールを見ない限りは行路を作成できない。担当者がパソコンを見ない。その補助者が補助していない。当務助役が知らない。支社でも返信メールを見ていない等々の関係で、臨時電車が出区しましたが、車掌が居ない為に入区し、また出区し回送運転した。

しかし職場ではこの事実を明らかにしていない。運転訓練で指摘しましたが、首を捻るだけでした。この様な問題を改善しなければ安全安定輸送は保たれないと思います。

20年3月には、八王子車掌区が八王子運輸区に変わりますが、先ほど高崎の方からも出ましたが、私達も他支社にまたがって乗務します。中央線では東京支社、中央本線では長野支社、八高線では高崎支社、横浜線では横浜支社ですが、他支社に渡る改善要求では悩みました。今度八王子運輸区になりますと川越線も含めて全て八高線は八王子運輸区が乗務担当する話ですが、色々な要求がある場合、今までは要請すると言っ回答ですが、他支社の声を運輸協議会、車掌分科の皆様と協力しながら要求作りが出来たらと思います。



新潟運協 井口副議長



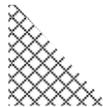
委員が欠席ですので、委員の代わりに報告します。駅のあり方では、首都圏5支社の問題と理解していましたが、新潟では年度末事業と言いつ事で、長岡駅私の職場ですが、作業体制の見直し、長岡駅の改良及び店舗開発計画で今工事計画が先行して出されています。自動改札機を取り入れる、サービスマネージャを入れる、図面ではびゅうプラザとの統合でフンフロアーになる。問題はフチ外の待合室です。これを無くすると言いつ事で、冬期の要求書にも入れて行きたい。

地方本部の取り組みで11月23日の安全集会に「規制緩和と闘う交通利用者の結集」の場としたいと言いつ事で、講師安部先生を向かって「公共交通が危ない。規制緩和は何をもたらしたか」を講演して頂きます。新潟駅頭での街宣の計画で建交労やその他に呼び掛けて成功させたい。との取り組みをしています。

◇6名の委員からの発言でした。



東日本本部 高野書記長



皆様から出されていましてリモートマルスの拡大ですが、今回の駅のあり方の中での拡大が出て来るかと考えていましたが、駅のある方では、リモートマルスの拡大と言いつより、MV30の導入と拡大がメインであると思つ。

今後の中では、今のリモートマルス定着状況と販売拠点、拠点センターの問題が関わって来ますから、会社がどの様に検討するか、

どれ位に拡大するか出て来ると思いますが、現時点ではまだ具体的な導入拡大は出ていない。但し、八王子が駅のあり方で提案を受けている。八王子の様にリモートマルスを導入した所は委託をする方向ですから、今回の提案でも数駅が委託の対象になっているのかなと思つ。

駅のあり方での問題で(水戸古沢さん、新潟井口さん)から、高崎でも駅に関わる問題で話されました。販売体制の見直しと言いつ事で、駅とびゅうプラザを一体となつた販売体制を構築する事での提案が、高崎でも行われて来るのかと思つ。

盛岡のもし券の拠点センターの実態も報告されました。今年リモートマルスが導入された年に盛岡地本や運輸の皆さんにご協力を頂きまして盛岡の地で見学をさせて頂きました。その中でお互いが、拠点センターの皆さん、駅の皆さん中々認識を一致出来ない部分がありまして、この交流会をやって非常に良かったと言いつ事で、盛岡地本からは是非また交流会を取り組んでくれないかと要請がありました。

年内に交流会をと考えていますが、駅のあり方での問題でこれから地方交渉が行われますが、仕上がりがどの様になるか見ながら、早ければ来年の2月位を目処に運輸の皆さんと相談をしながら、リモートマルスと販売体制での駅の交流会を開催したいと考えています。

水戸の古澤さんから、今の乗車券、制度上の問題でも言われていますが、運輸の方も地方から制

度上の問題で要請が挙がっている物もあると言いつ事ですので、合わせて今後の中で相談しながら申を立てて取り扱いたいと考えている処です。

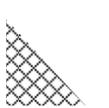
仙台の赤間さんからの仙台聖港のフンマン運転で報告がありました。昨日フンマン運転に関する申入れに付いて本社に行いました。大きくは4点に付いて申し入れた。①には、基本的な改善要求、②には、運行に関する問題、③には、駅施設に関する問題、④には、事故に関する問題です。先ほど赤間さんから報告があった内容に基づいて、仙台地本の皆様に協力をお願い申が出来ましたが、提出して頂きました。今日夕方から仙台地本と関係する職場の皆さんと対策会議と言いつ事で意見交換、交流を行いな

ら交流に臨んで行こうと言いつ事で開催します。

まとめ



東日本本部 高野書記長



大変な合理化事業を抱えていると言いつ事で、運輸として調査活動を具体的にやっ行ってきたい。千葉の加藤さんからも発言がありました。駅の実態がこの2008の中でどの様に移っていくのかの調査を入れて行きたい。もう一つは、高野書記長からも話がありましたが、営業制度の問題で共通化の問題と全般的な制度の問題、企画乗車券の問題で、今高野書記長がお話されたのは、盛岡地本の業務部長を通じて、営業制度で運輸が要求書を作ったので本社でも検討してほしいと言いつ事で挙がっ

て来ています。先ほど水戸からもありましたが、それらも含めてこの定期委員会以降、早急に営業プロジェクトを再開したいと思つます。

◇訂正とお詫び
2006/12/18 発行機
の定期委員会の違
の紙(本号)言の
委員の事あり
部内容が、お詫
内たの、び
正し、(本
は訂正済み)

勤務プロジェクトの方は車掌分科長の魚谷さんの方からも昨日報告がありました。私は直接関わっていませんが、安全輸送を担う車掌さんと言いつ事で大変な作業ですが最後まで頑張つて一緒にやっ行ってきたいと思つます。
バリアフリーの関係では、2008の団交でも新バリアフリー法をどの様に考えているのかを聞いたが、会社は、今の所何も無い。法律は出来たが、ガイドラインがないので出来ない。我々も交通バリアフリー法から新バリアフリー法の中味を勉強しながら取り組んで行く必要がある。
リモートマルスでは高野書記長が言われた様に交流会を計画して行きたい。普通車グリーン車の関係でのトラブル問題では、団交でもやりましたが、新しい新沼南ライン(宇都宮・高崎)では起きないが、一番多いのは、東海道線、横須賀線、総武線である。グリーン車の止まる駅でしか売れない等周りの駅でのトラブルやホームではスイカでしか買えない等の苦情がある。この様な問題も含めて今後色々な場面を取り組んで行きたい。