



国労西日本

国労西日本本部

NO.163

発行責任者 田中 守
編集責任者 羽柴 二郎

安全を守る 職場風土へ 変える先頭に

大会特集号 NO.2

第23回国労西日本本部定期大会発言要旨

杉江 雅之(近畿地本)

要員問題について。乗務員の職場では何年も前から慢性的な要員不足で年休が入らない、休日呼出しなど深刻な状況である。

シニア社員について。ハーフ社員も要員は1名でカウントされている。他支社では、0.5でカウントしているところもあると聞く。統一できないか。

乗務員の安全問題について。以前から運転台の低い車両の問題を指摘してきたが、会社の対策はフィルム貼り、ロールバーなどで根本的な対策はとられていない。速やかに車両の改造や高運転台にするべきである。

車掌のドア扱いについて。新長田駅で乗客のカバンがドアに挟まれたまま引きずられる事故、学研都市線で乗客が列車とホームの間から線路へ転落するという事故が発生している。曲線ホームで車掌から全ての車両が見にくいという原因がある。早急にホーム要員を配置すべきである。

進級試験の問題について。今回の試験で、勤続30年でもようやくC5からC4へ、C4からC3へ不合格や自動進級した人が数名いるという状況である。不合格の理由は、「点数が足りない」の一点張りである。この内の1名は青年部員であり、ミスもなく、レインボー

オペレーションや安全ミーティングにも積極的に参加、区内での表彰もある。苦情処理申告をしたり、近畿地本青年部と合同で米原駅前においてピラ配布を行った。このピラ配布に対して、庁舎入口で助役が回収するというような暴挙を行った。明らかに不当労働行為である。区長申入れや掲示板に抗議文を貼るなどの運動を展開し、区長に謝罪させた。今なお続くこのような職場の実態を改善させなければならぬ。国労の姿を見せる運動と労働者の権利を守る闘いを進める中で、組織拡大に向けて全力を挙げる。

森田 正幸(近畿地本)

貨物会社は徹底したコスト削減を進め、効率化、合理化を図っている。乗務員においては、ライセンスの問題などで公正・公平な乗組みが保たれていない業務も続いている。また、JRコーポレートカードの廃止、春闘でのベアゼロ、夏期手当の8ヶ月とJRグループ内で一番最低であるなど、貨物会社で働く労働者、家族の生活は限界までできている。社員、家族に犠牲を押し付けることは許されない。

一括和解以降、公平・公正な人事、労務管理が行われているか、健全で良好な労使関係が構築されているか、職場で着実に履行されていくための運動が展開されているかが求められる。今年6月に21歳の青年労働者が「労働組合を選びなおしたい」と国労へ加入した。このことは、何もわからないうちに加入をさせてしまおうということが行われているからである。我々の国労運動の正しさを宣伝し、会社、他労組のやり方が間違っていることを伝えていかなければならない。

くことが求められる。

今年6月に21歳の青年労働者が「労働組合を選びなおしたい」と国労へ加入した。このことは、何もわからないうちに加入をさせてしまおうということが行われているからである。我々の国労運動の正しさを宣伝し、会社、他労組のやり方が間違っていることを伝えていかなければならない。

貨物会社発足から社員数の半分まで削減されてきている。早期に基準人員の要員配置、必要な投資を実行させて生活改善、職場要求を結びつけ、囁きまで働ける職場を確保して、一日も早い国鉄闘争を勝ち取り、JRで働く全ての労働者の労働条件改善に向け、タタ働きの解消、組織拡大に向け奮闘する。

田中 譲二(近畿地本)

春闘について。職場要求及び安全問題で申入れを行う。年休を失効させない運動や要員は正の職場での闘いを結合する。地域春闘の共同行動に積極的に参加をする。国民的課題と結合して闘うという行動提起を行い、「3・21春闘統一行動」では、和歌山市春闘共同と共同で早期の宣伝、決起集会、「春闘民間交流集会」を開催した。また、昼休みデモを約20名で行ってきた。結果は、ヘア100円、年間臨給5ヶ月であったが、これからどんな形で具体的な要求を会社へ

出していくのか。不採用問題の早期解決の取組みについて。早期解決を求める意見書は、これまで和歌山県内において、7市18町が採択を行った。また、春闘行動と合わせて県議会対策を進め、全ての党派に要請を行うことができた。国鉄を知らない社員が増えていく中で、物販活動を通じ対話を行っている。ある職場では、組合員一名につき3,000円以上を購入する取組み、組合員一名につき他労組の組合員一名に購入してもらおう取組みなど運動を広げている。

出していくのか。

不採用問題の早期解決の取組みについて。早期解決を求める意見書は、これまで和歌山県内において、7市18町が採択を行った。また、春闘行動と合わせて県議会対策を進め、全ての党派に要請を行うことができた。国鉄を知らない社員が増えていく中で、物販活動を通じ対話を行っている。ある職場では、組合員一名につき3,000円以上を購入する取組み、組合員一名につき他労組の組合員一名に購入してもらおう取組みなど運動を広げている。

組織拡大について。今年は、独自の開催を行い、多くの青年が参加しやすい取組みを行ってきた。今回、青年5名が参加をしてくれた。今後の大きな組織拡大に向けた足がかりになったと思っている。組織拡大の報告ができるように今後引き続き奮闘する。

藤原 浩二(近畿地本)

国鉄闘争について。先の衆議院選挙で、政権交代が実現した。関係政党を窓口とした政治解決は大きなチャンスである。政府の力で解決を図らなければならぬ。西日本として与野党の枠を越えて人権問題として人道的立場からの解決に向けて、具体的な運動を取組むべきであると考えられる。

安全問題について。8月17日、阪和線浅香山において車両故障が発生し列車が立ち往生した。後続列車による併結で待避線に転線留

置させる処置が取られたが、指令による救済指示に約30分、故障処置の手順も曖昧な指示しか出せない状況であった。また、乗務員は留置車両に閉じこめられトイレにも行けない状況であった。指令はダイヤ優先で、社員の健康状態を考慮していないだけでなく、指令員自ら判断して行動することができない体制の中で、6時30分に発生した車両故障で、昼頃に乗務員が解放されるといふ実態であった。この間、指令員の曖昧な指示により遅延等の原因を個人の責任に負わせ事情聴取を必要以上に行ってきた。そういう状況の中で風通しの良い風土づくりとはそぐわない実態となっているのが現状である。

また、乗客がドアに挟まれ引きずられるといった事故が相次いで起きていくが、会社はETVの設置や運転士が後部確認指定駅でなくとも確認することで事故は防げるといふ対応である。しかし、根本的な原因は、ホームの構造上の問題やホームに要員がいけないということである。人減らし、合理化がもたらした結果である。会社は事故が起これば労働者へ責任を転嫁してその場を乗り切ろうとしている。

職場実態の点検、摘発活動を強め、第三者機関も活用した反合理化、職場闘争の再構築に向けて強化をしていただきたい。

太田 茂雄(北陸地本)

JR不採用問題について。今日までの到達点、運動の成果を活かして、政治解決が図られるように運動を盛り上げることが大切である。早期の解決に向けて全組合員が意思統一し、運動の強化に努めなければならない。私も職場において宣伝活動や物販活動を一杯取り組んでいく。

貨物職場の労働条件改善について。運転士の要員需給問題は改善されてきているが、特休買上げはまだ続いている。また、特休17日の付与は不可能な要員需給になっている。年間休日及び年休を完全に消化するためには要員増加が必要であり、基準人員の見直しなど総合的な改善を求めていかなければならない。

関連会社の問題について。関連会社の北陸ロジスティクスは年間休日96日であり、貨物会社と比較し12日少ない。安全な作業環境のためにも休日増加が必要である。ゴールデンウィーク・盆には貨物列車の運休により担務が休止となり、富山営業所では年休が指定されていた。分会で申し込み以外には年休を付与しないことを申し入れ、運休期間から日勤を指定させてきた。一人あたり年間7~10日あった。運休に伴う担務を日勤ではなく休日を求めていく必要がある。要員の大幅な変更なく容易に実施可能である。関連なので交渉が難しいが、貨物会社社員と協力して進める作業内容であり、安全運行を行うため貨物会社と同じ休日数にするべきだと考えている。



石口 真一(広島地本)

職場における生命と権利を守る闘いについて。今年の3月まで7年間にわたり広島車両所の安全衛生委員を務めてきた。この間、アスベスト作業方法の改善や作業の外注化、これまで業務上の災害の労災保険適用等を勝ち獲ってきた。日貨労は今年度はじめ安全衛生委員を全て日貨労から出すという通告を行った。その結果、これまで委員として務めてきた国労と貨物鉄産労の委員が委員会から除外された。このことを受け、分会は、広島車両所に対して労働基準法、労働安全衛生法に抵触する事象については労働基準監督署や貨物関係西支社に申し立て、その他の問題については広島車両所に申し入れることを伝えた。現在のJR職場では広島車両所のように国労が安全衛生委員を持たない職場が多数存在する。全ての職場で安全衛生委員会が形骸化しないように点検を強めていかなければならない。

組織の強化・拡大について。これまで春闘をはじめとした要求づくりなどを全員集会で積み上げながら行ってきた。各署名行動をはじめとした運動については、「提起、行動、点検、集約」のサイクルを全員集会で繰り返し、全社員に訴える総対話運動を行ってきた。今年3月をもって廃止されたJRカード反対運動は9名の組合員によって広島車両所の全社員50名のうち30名あまりの署名を獲得した。また、夏季手当の要求について社長に対して行ったハガキ行動についても一組合員が他労組の仲間を書いてもらうことで取組み、多くの青年労働者の低賃金に苦しむ率直な声に添えてきた。その結果組合は違っても多くの共感を得ることができた。

組織拡大について。広島車両所においても国鉄採用組と平成採用組の人数が逆転してきている。そうした過半数の青年の中には、会社、組合に不満を持つ仲間や仕事についていけない仲間、職場の人間関係に嫌気をさしている仲間、精神的な病気に悩まされている仲間等存在する。今年の6月以降、青年を対象に4回の組合加入オルグを行ってきた。延べ12名の仲間にあたり、今後学習会をしていくことを約束した。訴えること、働きかけることなくして組織拡大はない。積極的に働きかけ、必ず国労組合員を増やすという決意を述べ発言に代える。



森岡 明生(米子地本)

JR不採用事件早期政治的解決について。今年、「3・25判決」で不当労働行為を明確に認定し、損害賠償判決が示された。政治的には与野党を含めて院内集会が開催されるといところまで運動を積み上げてきた。第5回総選挙は自民党、公明党が敗北し、民主党が過半数を獲得し政権交代が実現した結果を受けて我々にとって運動が前進すると考えている。

米子地本は7月5日、6日に小倉闘争団との交流会を行った。新しい政治状況を受けて、一人ひとりの組合員が当時の悔しさや悩みや運動の正しさを再確認して、「4者・4団体」を中心に早期の政治的解決に向けて、物資販売などできることは何でもするという意思統一をこの大会で図っていた。職場闘争について。米子支社では今夏大雨・台風による列車遅れや運休など異常時の列車運行が多発した。その中で異常時の会社の対応が問題となっている。駅、運転士の現場では何も連絡がないま

ま、長時間、目の前のお客様の対応を迫られる苦痛が何度となく繰り返された。このことが改善されないことから組合を問わず会社への不信が広がってきている。日々職場で感じていることや問題を繰り返し議論し、鉄道部長への申し入れ要求を作ってきた。

組織強化拡大について。契約社員の待遇改善について、同じ仕事をしながら低賃金であり、正社員になるためのプラス要因となるため、各種試験や発表会への参加が強制されている。不安定な立場にある契約社員の待遇改善を国労が前面に掲げ、精一杯取り組むことが重要であると考える。米子地本ではソフトボール大会を開催し、今回初めて国労以外の西労組の青年女性と契約社員の参加があった。少しずつ組織強化、拡大に向けて目に見える形として出てきた。一緒に悩み、考え行動することが重要であり、そのためにも職場の仲間の一人ひとりの思い、気持ちを大切に、話をしていかなければならない。日常活動を続けていけば必ず組織拡大はできる。信頼関係を築くこと、職場で仲間と話していくことが組織強化、拡大につながり、JR不採用事件の政治的早期解決の力になると考える。



青山 准三(岡山地本)

安全を守る闘いについて。山崎社長が在宅で起訴された問題について、事故の責任を山崎社長の辞任だけで曖昧にしてはならない。当時のJR幹部と合わせて安全、サービス無視の要員合理化を進めているJR幹部の責任を追及していかねばならない。また、「国鉄の分割・民営化」して営利第一のJRを作ってきた政府の責任を追及し、「国鉄の分割・民営化」の矛盾を追及する闘いが今こそ必要である。こ

の問題で岡山地本では3つの支部が駅等で宣伝行動をして訴えてきた。岡山支社に団体交渉を申し入れて、全員への謝罪や要員削減、合理化を止めるように申し入れてきた。岡山からも安全を求めて闘っていく。

新規採用者の組合加入問題について。5月1日に新規採用者が職場に配属され、福山施設管理センターでも3名が配属となった。職場では、国労加入に向けて西日本本部や中央本部が作成したパンフレットを活用して話をした。一人は新入社員研修中にすでに西労組に加入したことがわかった。他の2名についても西労組に加入したと言った。いつ加入したかと聞いたが、西労組の役員に口止めされていたのか、覚えていないという返事が返ってきた。職場配属前に西労組に加入したことは明らかであり、国労として抗議することが必要である。

駅の無人化反対の闘いについて。今年4月に福塩線の万能倉駅、新市駅が無人化された。所属する第3支部は「福塩線を良くする会」で岡山市への申し入れを行いながら、駅員の配置を求めて運動している。無人化実施前に岡山支社へ800筆の署名を提出した。引き続き地元PTAや町内会に協力してもらいながら、第二次として800筆の署名を集約したので、今月末にも岡山支社に提出する予定である。また、福塩線沿線には支援学校もあり、先生方と話し合いの場を持ちながら要求集約を行ってきた。交通弱者の声もあわせてこの駅の無人化反対の闘いを行っていき

を中心に入社式宣伝行動等取り組まれた。現場では会議室の事前申込みや駅長に対する申し入れ、西労組役員に対しても行動してきた。配属日、首席助役に連れられて宝塚駅にやってきた新入社員たちは、午後からオリエンテーションを行うが、駅管理職は駅長を除いて全員が西労組組合員であり、係長の一人は西労組の書記長である。オリエンテーション後、会議室からは西労組青年女性委員会役員も一緒に出てきた。駅周辺では、国労組合員4名と西労組は地本委員長、支部委員長、書記長、分会役員が待機しており、西労組も必死に行動していることが感じ取れた。また、駅に近いホテルで歓迎迎会を予約していた。移動中は、西労組が隊列を組んで新入社員をガードしていた。我々は、国労の宣伝物を渡しながら、「これから行く歓迎会はまやかしてあり、参加すべきではない」、「労働組合の加入は自由である」ということを訴えた。1時間半後にホテルから出てきたときには全員が西労組に加入していた。後日、新入社員から聞き取りをして明らかになったことは、吹田の新入社員研修期間中にアドバイザーや講師から「今は研

修に専念するときである。外部でいろいろ宣伝をしているが、相手をするな、一人で外出をするな、印鑑を持ち歩くな」ということが言われていたようである。この駅への受入れからの一連の行動は、事前に西労組と会社が打合せをしていることは明らかである。西日本本部として対応と見解を会社に求めていくべきである。

契約社員の問題について。契約社員の雇用は5年間の期限付きで1年雇用である。JR西日本では、契約社員は3年経過したのち正社員に登用されるが、5割前後しか採用されていない。近畿地本で実施したアンケートの意見要求は切実であり、「正社員への登用」、「受験資格の3年への短縮」、「福利厚生面での職務乗車証の改善」を求めている。

駅の最前線で働き、社員と同じように会社に協力している契約社員は、会社としても即戦力のはずである。最低限の制度として、「試験回数の増加」、「5年の雇用期限の撤廃」といった要求を出しているが、試験結果の透明性も会社に対して追及し明らかにしたい。

加入に向けて近畿地本

東 幹男(近畿地本)

駅における新入社員の組合加入について。今年も新入社員の新規



加入に向けて近畿地本

医療の進化にあわせて、アフラックのいちばん新しい「がん保険」です。アフラックのがん保険。アベニール株式会社。TEL 03-3437-6810 FAX 03-3437-6822