

2013年
5月1日
第334号



JR東海労



山岡けんじ

9条堅持! 〒143-0061 東京都大田区石川町1-14-11
グリーンヒルズ大岡山102号

TEL 03-6421-8320 FAX 3728-5071
Eメール jrroukairou@yahoo.co.jp

J R東海労働組合

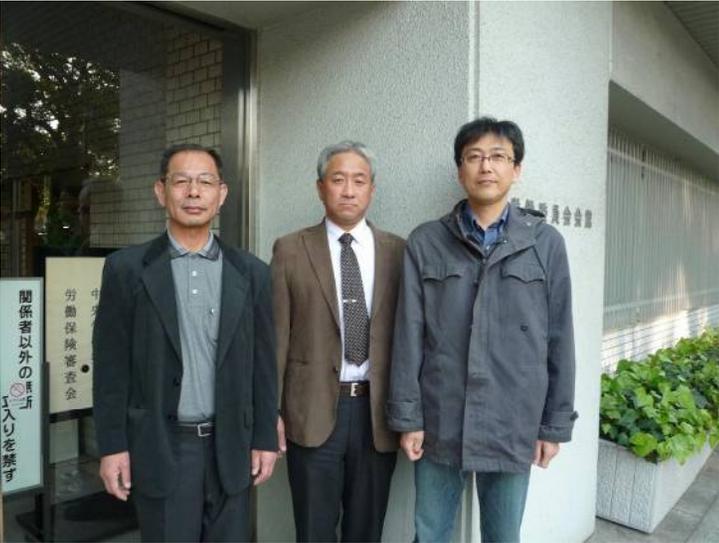
発行人 淵上 利和
編集人 高山 浩

http://www.geocities.jp/jrtoukairou/

カット愛労委不当命令を許さないぞ! 中労委に再審査申立!

4月11日、名古屋地本は「カット愛労委」の不当命令を不服とし、中央労働委員会に再審査申立を行いました。この事件は、2007年にデッチ上げられた蒲郡駅事件の加藤誠二さんの懲戒解雇撤回を求めて闘ったストライキに対し、報復として名古屋地本組合員に大量のボーナスカットがかけられました。名古屋地本は2008年10月10日、愛知県労働委員会に不当労働行為救済を申し立てましたが、3月25日不当にも棄却命令が出されました。

会社は、点呼や添乗時などにおける些細な事象を「非違行為」として積み上げ、不良社員に仕立て上げ、ボーナスカットを正当化しました。愛労委は、会社の主張を丸呑みしました。しかし、争点の核心は些細な事象が非違行為に当たるか否かではなく、誰にでもある些細な事象がJR東海労働組合員に限りて非違行為とされることとです。また、ストライキやボーナスカットに至るまでの背後要因、いわゆる労使関係についても、愛労委は触れていま



中労委に再審査申立書を提出した役員
(中央労働委員会庁舎前にて)

せん。特徴的には、2007年年末手当及び2008年夏季手当のカット者数は、いずれも東海鉄事社員約4000人中、40〜50人が、定期昇給は10人程度存在(当時、東海鉄事村中村明彦人事課長証言)していますが、組織率がわずか3%にも満たないJR東海労働組合員が、全カット者のほぼ半分に匹敵するという事実については無言のままです。愛労委は、会社の敷いたレールに乗っかり、争点をずらしてきたといえます。

中労委勝利に向け、全組合員で闘っていくこうではありませんか。

ボーナスカット、転勤差別を許さないぞ! 関西 島津さん、鷺見さんが労働審判に申立!

4月2日、大阪交番検査車両所分会の島津力さんは、昨年の年末手当5%カットは理由がなく不当だと、大阪地方裁判所に賞与未払請求の労働審判を申し立てました。

長は「労働審判は労働組合としてではなく、労働者個人が事業主と闘う制度である。しかし、我々出来る支援・激励をやっていこう」と力強く挨拶しました。来賓として参加した本部淵上委員長は「自分の中に不安・葛

藤はあったはずだ。それを跳ねのけて決意をされた。JR東海労全体で支え、その決意に応えていく」と挨拶しました。2名が決意表明を行い、全体で闘いを支えていくことを確認し、集会を終了しました。

さらに、4月11日、大阪修繕車両所分会の鷺見利男さんは、名古屋車両所から「技術交流」として大阪第二車両所に転、その後も大阪修繕車両所へ配転させられ、約15年間、元職場に戻さないのは、2〜3年で復帰するという「技術交流」の約束に反するとして、配転に伴う損害賠償請求として労働審判を申し立てました。



安倍首相は、いよいよ権力者としての本性を現してきた。

衆参両院の憲法審査会の議論促進を促し、憲法96条の「改憲発動要件」を衆参各議院で3分の2以上から過半数→国民投票過半数の賛成→憲法9条改悪↓自衛隊の「国防軍」という道筋をつけようとしている。4月9日の衆院予算委員会でも「まず96条を変えて、新しい憲法をつくるのが可能になれば議論が活発になる」と発言。翌10日には自民党憲法改正推進本部・保利本部長が96条改正案を今国会に提出する可能性に言及した▼戦後70年近くも武力行使せず、世界に影響を与え続けてきた国など日本以外にはない。憲法9条があったから。憲法99条は「天皇又は摂政及び国務大臣、国会議員、裁判官その他の公務員は、この憲法を尊重し擁護する義務を負う」と明記している。一連の憲法改正発言は憲法違反だ▼憲法が変えられ、日本が戦争のできる国にされようとしている時、憲法改悪反対、反戦・平和の闘いをつくり出すことが労働組合の任務であり、原点である。私たちは戦争の加害者にも被害者にならない。5月3日の「憲法記念日」を前に、決意新たに憲法改悪反対の広範な闘いをつくり出そう!

リニア建設は凍結せよ！ 衆議院予算委員会で質問

4月15日行われた衆議院予算委員会第8分科会で、佐々木憲昭衆議院議員（日本共産党）がリニア中央新幹線に対する質問を行い、建設の凍結を求めました。以下、質疑（要旨）です。

◆佐々木憲昭議員 2007年4月、JR東海はリニア中央新幹線建設構想の推進を社内決定した。それを検討する政府ベースの審議会が、2010年3月から国土交通省交通政策審議会、鉄道部会中央新幹線小委員会などで開始、2011年5月12日最終答申を発表した。そして、26日国交省はJR東海に建設指示をした。なぜ今、リニア中央新幹線なのか、建設を指示した理由、根拠をお示しいただきたい。

◆太田昭宏国土交通大臣 平成22年3月から25年5月まで、小委員会が20回にわたり、有識者の皆様に幅広く御議論をいただいた。この結果、中央新幹線は、東京、名古屋、大阪、三大都市圏を高速かつ安定的に結び、国民生活、社会経済を支える大動脈の機能を強化するほか、東海道新幹線との二重化により、災害へのリスクの備え、リダンダンシーということになる等の意識を有するとの答申をいただきました。JR東海を建設主体と営業主体に指名した。

◆佐々木議員 実質的には大規模な公共事業であるもの、国会審議など公的関与が及ばない、異例な形で進められてきた。総額9兆円以上のプロジェクトという公共交通システムにかかわる問題なのに、国はJR東海の主張をただ追認するだけになってしまっている。JR東海が勝手にやるというのではなく、全国新幹線整備法に基づき進めている。

◆佐々木議員 JR東海は、当初、輸送力の限界を打破することを掲げていたが、リアリングではこのことを触れていない。最近の輸送実績はどうなっているのか。

◆瀧口政府参考人 基本的には右肩上がりです。推移している。列車の運行本数は、平成23年度で1日あたり最大で400本、1時間あたり14本で非常に過密なダイヤである。

◆佐々木議員 実際の利用率は、最近数年間、約10%低下している。ふだんは座席の35%、45%が空席。年末年始、お盆の混雑率は120%と言われているが、これは自由席。何でこれが輸送能力の限界なのか。

◆太田大臣 耐震工学の専門家も、科学的に進められるのか。耐震工学の専門家も、科学的に進められるのか。

◆太田大臣 耐震工学の専門家も、科学的に進められるのか。

◆瀧口政府参考人 内陸活断層によるものとしてはM7.4程度が直下で発生した場合を、海溝型地震はM8程度が60km離れたところで発生した場合を想定した地震動に対して安全を確保することとしている。

◆佐々木議員 何が起るのか分からない地震に、安全神話を振りまくようなことを国交省がやってはいけません。審議会の中で、大震災が起きたときに、例えば東海道新幹線とリニア中央新幹線が一緒に機能しなくなることもあるのではという疑問に、JR東海はどういう対策を取るかということ、また考えなければいけない、と答えた。これは無責任だ。

次に、住民の支持が本当にあるのかどうか問題だ。多くの国民が不安を抱いている。構造物の耐震、大深度地下工事による火山噴火、水脈切断、異常事態発生時の救出活動など。これらの声に対する安全の保証の考えは。

◆太田大臣 有識者会議での科学的知見に基づく論証によれば、大深度での地震についての見地で、科学的に安全であることが出されている。

◆佐々木議員 住民に対しても説明がほとんどされていない。地殻が変動する、大きく隆起する地震が起った場合、一体どうなるのか。きちっと想定して考えるべきだ。

◆瀧口政府参考人 大深度では立坑を一定距離ごとに設けられるので、脱出できるといえる。

トンネルでは、横坑、作業坑を活用し、安全に避難できる体制を組みたい。乗務員の数は、車両数、旅客人員などを踏まえて、適切に対応する。

◆佐々木議員 大変な震災が起きた場合、立坑など実際にどうなるか分からない。答申に対してのプルリットコメントがやられ、88%の意見の中で、反対、中止、再検討が64.8%、73%であった。どう受け止めるか。

◆瀧口政府参考人 東日本大震災の直後であったため、否定的意見が多かった。◆佐々木議員 東日本大震災を踏まえたら、リニアの不安が広まったということだ。住民の意見を最大限尊重すると言いつつ、手続きだけを進めるといっているのでは、初めに建設ありきである。

中間駅設置に伴う周辺整備のための地元負担は膨大となる。財政状況が厳しいなかで巨額の投資をされること、自治体の財政が大変深刻な事態になると思うが。

◆太田大臣 各自治体自治体それぞれ、中央新幹線をどのように活用するのか、地域の特性などを生かしながら、自らの判断を進めるべきとの認識である。

◆佐々木議員 自治体負担が適切という答弁だが、全然適切ではない。今、東日



田城議員 便り

4月20日、盛岡地本一関支部のお世話になり、陸前高田の仮設住宅で豚汁の炊き出しの取り組みに参加させていただきました。一関支部の仲間は、一軒回って復興への手がかりを掴むためのアンケート調査を行っていました。そして、「豚汁を準備しているのにお昼に食べて下さい」と、被災者の方々に丹念に声をかけていました。やがてお昼になり、多くの被災者の

不安が広まったということだ。住民の意見を最大限尊重すると言いつつ、手続きだけを進めるといっているのでは、初めに建設ありきである。中間駅設置に伴う周辺整備のための地元負担は膨大となる。財政状況が厳しいなかで巨額の投資をされること、自治体の財政が大変深刻な事態になると思うが。◆太田大臣 各自治体自治体それぞれ、中央新幹線をどのように活用するのか、地域の特性などを生かしながら、自らの判断を進めるべきとの認識である。◆佐々木議員 自治体負担が適切という答弁だが、全然適切ではない。今、東日

本大震災、福島原発事故を経て、大規模な公共事業、電力・エネルギー問題について、これまでのあり方を根本的に見直すべきという声が広まっている。この質問でリニアの必要性は確認できなかった。他にも、技術面、人体への影響、環境問題など様々な問題がある。未解決の問題を抱えながら、わずか1年余りの審議会の議論だけでは見切り発車だ。今やるべきことは、まずは建設計画を凍結して、リニア建設に利害関係がない専門家を含む第三者機関を設置して、様々な角度から評価、検証を行うことである。

◆佐々木議員 自治体負担が適切という答弁だが、全然適切ではない。今、東日

皆さんが思い思いの器を持参して、豚汁を分け合っている。家に持ち帰る人、その場でベンチに腰かけほおぼり始める人など、それぞれに豚汁を楽しんでいました。

私は、4人ほど固まって豚汁を食べているお祖父ちゃんやグループに声をかけてみました。「豚汁の味はいいかがですか?」「いや、うんめな!」「今日は寒みから、よけしみるな!」「口々に美味しさ表現していました。「JRさんは本当に良くやってくれます。この調子で鉄道も早くひいてくれねえかな!」：4人が話し合

わせたように言いました。元々は高田高校の野球部グラウンドに建てられた仮設住宅の近くでは、練習を終えた野球部員が大きな鍋いっぱい豚汁を、「うまいっす!有難うございますっ!」と、一瞬でたいらげました。彼らもまた、かなりの距離の学舎とグラウンドを不便に行き来して、勉強と部活に励んでいます。やはり、この仮設住宅でも一番に望むものは「鉄道」でした。それは、アンケート結果にも示されています。前回の東松島の仮設住宅と同様、一番が「鉄道」、二番が「終の住処」なのです。『東海新報』という地元紙でも、6割以上の人々が、鉄道の復旧を望んでいると報道しています。病院通いや通学、買い物など、お年寄りや学生、主婦など、車の免許を持っていない人々の生活に直結した足が奪われ、移動の定時制が確保出来ず、日常



追悼 今野東氏

4月24日0時32分、今野東元参議院議員がご逝去されました。今野氏は、JR総連の運動に共感し、JR労働運動を政治という立場から支えて頂きました。ここに、謹んでご冥福をお祈りいたします。

の営みが阻害されている現実が浮き彫りになっています。「線路の上を走る電車の姿は、何とも心強いものな」というお祖父ちゃんのおしみじみとした言葉が、私の心に深く刺さります。

改めて、JR東日本と国と自治体、もちろんJR東労組が協力しあって何としても、この被災者の皆さんの鉄道復活への深い思いに込めていきたいと思います。それが、被災者が困難な復興に立ち向かう意欲の源泉となり得ると確信しています。今こそJR東日本は、国民の皆さんに多大な債務を引き受けていた改革に対する恩返しとして、社会的責任を果たす時に来ています。

の営みが阻害されている現実が浮き彫りになっています。「線路の上を走る電車の姿は、何とも心強いものな」というお祖父ちゃんのおしみじみとした言葉が、私の心に深く刺さります。改めて、JR東日本と国と自治体、もちろんJR東労組が協力しあって何としても、この被災者の皆さんの鉄道復活への深い思いに込めていきたいと思います。それが、被災者が困難な復興に立ち向かう意欲の源泉となり得ると確信しています。今こそJR東日本は、国民の皆さんに多大な債務を引き受けていた改革に対する恩返しとして、社会的責任を果たす時に来ています。