

〒141-0031 東京都品川区西五反田3-2-13
目黒さつきビル3階

TEL 03-6303-9134 FAX 5487-7844
Eメール jrtoukairou@yahoo.co.jp

J R 東海労働組合

発行人 木下 和樹
編集人 高山 浩

2018年
7月1日
第400号

JR東海労

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

木下新委員長選出！ JR東海労の未来を切り拓こう！



第33回定期大会開催

JR東海労は6月10日、名古屋市内で第33回定期大会を開催しました。大会には、総勢110名が参加しました。冒頭、大会前日に発生した「のぞみ265号」殺傷事件で、犠牲になられた乗客のご冥福をお祈りし、全員で黙祷を捧げました。

議長団に、土川(新幹線)、湊(新幹線)両代議員を選出しました。来賓は、JR総連柳書記長、同山田総務・国際部長、同淵上法対・調査部長、楠関ケ原町議会議員、OB会福島会長が出席しました。

質疑では、17名の代議員が積極的に発言しました。JR総連山田総務・国際部長から感想を受け、新役員を選出した後、木下新委員長の団結ガンパローで大会は成功裡に終了しました。

JR総連の総団結の下、組織強化・拡大を勝ち取ろう！

小林中央執行委員長挨拶(要旨)



一つ目の課題は、憲法改正をはじめ「戦争のできる国づくり」を阻止することです。3月の自民党大会で安倍首相は、「い

よいよ結党以来の課題である憲法改正に取り組むときがきた」と訴え、自衛隊を憲法に明記することは「今を生きる政治家の、自民党の責務だ」と強い意思を改めて表明しました。その党大会では、改憲に関する条文素案として、①9条への自衛隊明記、②緊急事態条項の創設、③参院選合区解消、④教育の充実、の4項目を取りまとめ、これをもとに、衆参の憲法審査会で集中的に議論し、国民的な議論へと推し進めていくことが確認されました。その中心的な課題が「自衛隊を憲法に明記すること」です。

自民党総裁選で敗れたとしても、憲法改正・2020年新憲法施行への動きは、まっしぐらに突き進んでいくことは間違いありません。国民投票は、近い将来必ず実施されます。

私たちは、安倍政権の退陣を求めると共に、憲法改正の国民投票を見据えた具体的な闘いを、職場からつくり上げなければなりません。他労組や関連会社の仲間、特に職場で共に働く若者に対して、「反対」と意思表示できる仲間を一人でも多くつくり、結集を呼びかけていかなければなりません。広く連帯をつくり出していきましょう。

二つ目の課題は、真の安全確立の闘いです。この1年間、新幹線「のぞみ34号」の台車枠亀裂事故をはじめ、在来線においても、台車枠亀裂、油漏れ、パンタグラフ・架線破損、制輪子落失など、一歩間違えば大惨事となりかねない重大な事故が多発しました。

特に、「のぞみ34号」事故は「重大インシデント」に認定され、社会的にも衝撃を与える事態となりました。私たちは、労働組合としての任務、取り組みをしっかりと推し進めていかなければなりません。JR総連は、直ちに緊急安全プロジェクト会議を招集しました。

会社は、直接的な原因をJR西日本の対応のまざさや、川崎重工の製造問題のみに切り縮め、当事者意識は全く感じられません。本部からの6度の申し入れに対しても、労使協議が開催されたのは、実に約半年後の5月1日でした。

当時の柘植社長は、記者会見で「新大阪で車両点検をしておしかなかった」と発言しました。責任転嫁、隠蔽と言っても過言ではありません。現に、新大阪、名古屋間の状況について、一切社会的に開示していません。「名古屋で運転を打ち切り、大惨事を食い止め、すばらしい判断をしたのはJR東海だ」と言わんばかなりのマスコミ対応を繰り返しています。

職場においては、社員あるいは労働組合に対して、一切情報を開示していません。事故概要すら説明をせず、一方的に入念点検を指示し、新たな検査を導入し、設備・車両を改良するなど、「対策」と称する取り組みを進めています。対策を打つことは否定しませんが、現場の声を一切無視していると言わざるを得ません。

また、責任追及、懲罰の強化で事故は抑制され減少する、という考え方は一掃しなければなりません。「危険を感じたら列車を止める」と会社は言いますが、実際に止めた後のことを考えれば、そう簡単には止められません。乗客の命を預かる乗務員には、大きな責任があります。だからこそ、現場で判断したことが最優先されなければなりません。判断を誤ったから、ルール通りではなかったから、と教育と称する日勤や処分などが行われるのでは、自分の責任で列車を止めることなど絶対にできません。

しかし、会社には「現場から学ぶ」という姿勢は全く感じられません。私たちは、運行・営利優先、責任追及と懲罰では、真の安全確立はできないという立場で、職場から闘いを展開していかねばなりません。

三つ目の課題は、組織強化・拡大に向けた闘いです。2018春闘の最中、3万2千人にも及ぶ

【2面につづく】



議長団の土川、湊両代議員

【1面よりつづく】
JR東海労組の組合員が脱退しました。組合員の皆さん、そしてOB会員の皆さんにも大変なご心配をおかけしました。JR総連に結集する全ての仲間たちにとって、危機的な事態であることは間違いないありません。

JR東海労の立場は、分会代表者会議で確認した通り、失われた信頼を回復するために、組合員のための組合活動を基軸に新たな出発を確認し、奮闘しているJR東海労組の仲間たちと強く連帯し、JR総連の旗の下で総団結することです。事態を招いた要因として、組合員との議論、意思疎通、役員との議論の進め方、情勢分析と闘いの進め方など、多くの課題、教訓が浮かび上がっています。私たちが共通する課題であり、特に、様々な考え方、政治意識、思想などを持った、多くの労働者・仲間たちを対象に組織拡大を実現してい

く、という闘いに打って出ようとすると、そのような議論は、極めて重要な課題であると思っております。
ところで、このような危機的な状況に直面し、私たちJR東海労は何をなすべきなのかです。この東海の地において、何としても組織拡大を実現するという事です。そのことが、JR東海労組をはじめとする、JR総連の仲間たちと連帯する闘いに据えるべき事柄ではないかと考えています。私たちは、本気で組織拡大を目指していこうではありませんか。

や、リニア中央新幹線建設に反対するための闘い、効率化に対する闘いなど、課題は山積していません。更衣時間の関係では、闘いの積み重ねにより、東京第一運輸所、浜松運輸区に労基署が調査に入りました。

共に闘うための叱咤激励

ご来賓からの挨拶

JR総連

柳書記長



昨日、東海道新幹線で信じられない事態(一のぞみ265号「殺傷事件」)が発生しました。乗客、車内の安全をどう守るか、JR東海労の皆さんとどのような安全対策が必要なのかを議論して参りたいと思います。
JR総連は6月3(4)日、第33回定期大会を開催し、当面する闘いについて意思統一しました。2018JR総連春闘

私事ですが、今日の定期大会で退任します。皆様の支えがありました。やっつてくれました。本当にありがとうございます。組合員としてJR総連、JR東海労の発展のために奮闘していきま

で、JR東海労は1,300円、JR貨物労組は19年ぶりに3000円のベアを勝ち取りました。JR東海労が進めている年休裁判も、同時につくり出していききたいと思えます。
JR東海の職場に労基署が入りました。JR西労でも全職場から労基署を活用した闘いを進めています。この闘いを担っているのは、7名の平成採組員です。この闘いにより、昨年12月13日、森ノ宮電車区に労基署が「是正勧告」を行いました。2月9日に突如、厚生労働省が「是正勧告」を引き上げました。
なぜこのような事態になったのかは分かりませんが、推察するところ、3月16日にJR西日本の約4割に当たる1万4,200名の社員に対し

て、25ヶ月に溯って未払い残業19億9,000万円を支払う事態になりました。この時期に2つの「是正勧告」が出たという事で、会社は2つは受けられないというやとりがあり、厚生労働省が一旦引き上げたのではないかと推察できます。今後、JR総連議員懇の皆さんと連携して、問題の打開に向けていききたいと思えます。
JR東海労組の大量脱退についてですが、そもそも2018春闘におけるJR東海労組のスト戦術を行使した闘いについて、JR総連執行委員会は報告も相談も受けていません。相談をされないにせよ、JR東海労組との議論をしっかりとっておけば良かったという反省はありますが、このような事態になるとは思っていませんでした。
第一の問題は、組合員の意識が現実とかけ離れていたということ。第二は、労働協約には「平和条項」70条があるにもかかわらず、団体交渉の前にストライキ予告を行い、結果、会社から「労使共同宣言」の失効を通じされたことです。さまざまな組合員の疑問、不安にごまかしで乗り切ってきた役員についていけなく脱退していきまし

針転換し、謝罪をして組合員と共に歩む道を取り始めています。何としても、平和運動を守る若であるJR総連を守らなければなりません。JR東海労組は、会社との関係では、是非々を前提としながら、組合員の負託に応える運動をつくるという立場に立ったので、JR総連はJR東海労組と共に歩んでいきます。
桶関ケ原 町議会議員



東海労運動について、原点に帰っていく必要があるのかと思えます。改めて、JR総連の旗の下に団結を強化していくことが大事です。
OB会員としても、JR東海労魂を入れて、活動を行っていく必要があります。
OB会 福島会長



今日は、現職の皆さんの闘いを勉強する立場で参加しました。私は、1972年のマル生で不当逮捕・解雇されました。国鉄入社7年目の25歳でした。
5年後に職場復帰しましたが、条件は新規採用でした。勤続年数は消滅されてしまった。それでも私は恵まれていたと思えます。労働運動やるために首を覚悟で入社する人は少ないと思えます。会社の攻撃で解雇されたら、労働組合が組合員を守ることが、抵抗とヒューマニズムの原点です。JR東海労組もJR東海労も犠牲者はいません。その組合員が同期生と同じ待遇であるように願っています。

本部方針を補強する実践的発言 17名の代議員が積極的に発言

◆春の闘いで地本として「安倍内閣NO!憲法を生かす全国統一署名」と、分会での職集と情報発行を行った。

◆年休裁判は3回の口頭弁論が終了した。会社は原告5名の500件を超える時季変更理由のよ

うに出すのが注目。分会は、意見陳述を掲示板に貼り出し、他労組組合員が読んでいる。

年休裁判を支える闘いで、毎月の調査、予備人員の調査を行った。引き続き傍聴の取り組みを行う。



◆タブレット(CAST)は安全上問題がある。ワ

ンマン線区では、タブレットを設置すると死角が

できて、ホームのワンマンミラーが発車時に確認

できない。支社に改善を求めて申し入れたが、会

社は「全線区で問題ない。見えないなら座る位置を

変える」と回答する始末。GPSは不調が多く、

受信した通告を運転中に読むことは前方注視が十

分できなくなり、会社の指導と矛盾している。タブレットに起因する速度

違反や停止位置不良が発生している。確認等で前方を見て運転できないので安全上問題である。

◆「のぞみ265号」殺傷事件は、私たちが新幹線車内業務見直しに反対

し、闘っている中で最も恐れていた事態。労働組

合は安全で快適な輸送と共に旅客と乗務員・組合

員の命を守ることが最優先課題である。

◆「のぞみ265号」殺傷事件は、私たちが新幹線車内業務見直しに反対

し、闘っている中で最も恐れていた事態。労働組

合は安全で快適な輸送と共に旅客と乗務員・組合

員の命を守ることが最優先課題である。

◆「のぞみ265号」殺傷事件は、私たちが新幹線車内業務見直しに反対し、闘っている中で最も恐れていた事態。労働組合は安全で快適な輸送と共に旅客と乗務員・組合員の命を守ることが最優先課題である。

◆「新幹線車内業務見直し対策会議」を計4回行

い、問題点を出し合い、会社に申し入れを行った。交番順序は、乗組

・予備の6ヶ月・予備・予備となり、予備月3ヶ月連

続ができて生活設計が立たない。運転士行路の拘

束時間は、27時間を超え

るものがあり負担が大き

くなった。今後も2人乗

務反対の闘いを進める。

◆アルコール検査で0.05の厳しい基準を超えた

人が出ているが、管理者で酒臭い者もいる。国交省の基準の0.1にすぎない。もし、基準を超えたにしろ、勤務は年休扱いとすべき。処分の基準値が明確にされていないのは問題。基準値を超えた場合、アルコールなのか、食品なのか科学的に実証されていない。会社は「食品が原因ならば、食品が原因ならば、食品が原因ならば」と言っているが疑問が残る。

化で平和が脅かされている。笑点の大喜利で政治を揶揄するとネット上で炎上する現実、ネット右翼の存在、「在特会」のデモでの汚ないコールは恐怖感を感じる。太平洋戦争では、「敗戦」を「終戦」とし、誰も戦争責任を取らない。原発事故でも同じ。安倍首相は米國から武器購入を宣言している。反戦・平和の闘いを進める。

◆組合員の出向先会社と団体交渉を行った。工事が土日に集中するため休日出勤になり、年休も取れない。関連会社もJR本日も同じ問題がある。解決に向け取り組む。

◆松阪駅汽笛亭の廃止が業務委員会でも説明された。当該分会は職場集会を数度にわたり開催し、地本も入り組合員と議論をしてきた。配属先希望面談を会社に申し入れ実施されたものの、本人たちの希望を無視し、全組合員がバラバラにされた。明らかに組織破壊攻撃であり、許せない。

◆JR東労組の大量脱退という事態が発生した。3万人以上もの脱退者はどの組合にも所属せず、未加入の状態。日々、自らの将来に不安を抱えながら業務を続けていると思う。JR東労組は臨大で新たな体制を確立した。早急に脱退者の駆け込み寺になる新生JR東

◆今年、出向する組合員が多くなる。これまでも団交を開催してきたが、出向会社との交渉や労働条件を普段から議論するためには、会社毎・出向会社毎・事業所毎の協約や労働条件の締結が不可欠ではないかと思う。

組織展望をかけた闘いを全組合員で実践しよう!

木下書記長総括答弁



JR東海労組第35回臨時大会が終了し、『臨時大会終了にあたっての見解』またJR総連の『新たなJR東海労組運動と固く連帯する見解』が出されました。JR東海労組は、組合員の再結集をはかり、組合員の思いに寄り添った新生東海労組運動をつくり出すために奮闘しています。私たちは組織破壊行為を許さず、JR東海労組と全ての加盟単組と固く連帯し、JR総連の旗の下、総団結し、共に進んでいきます。

また「要員配置にあたっては、全社員が一律20日の年休を取得するという前提で計算をしている」として、年休を失効するのではなか。この現実から見れば、会社の主張にウソがあるということ。私達は、新幹線車内業務の見直しの問題点を会社側に指摘し、撤回を求め闘ってきましたが、この施策は3月ダイヤ改正で実施されました。車掌業務のドタバタ、運転士の行路劣悪化などは、私たちが危惧していた通りです。新幹線車掌が3名から2名に削減され、「のぞみ号」ではパーサー

12名(MGとSG)が乗務するところ、SGが乗務していない列車があることが発覚しました。これは、安全を確保する前提が崩れたことを意味します。新幹線鉄道事業本部は「仕方がない」と言い放ち、本社は「地方で議論すべき」と責任を地方に転嫁しました。なぜこのような事態が発生したのか、原因を説明できないのです。乗客の殺傷事件が発生しているのに「仕方がない」で済むのでしょうか。

会社は、JRCPの要員事情を知らながら強行したのです。運輸所からJRCPへの出向は、施策の下支えのためではなく、JRCPの要員対策であったことは明らかで、「安全を疎かにした人減らし施策」としか言いようがありません。会社は「社員は命令された通り年休を失効して働け」と言わんばかりです。黙ってれば、不安全でゆとりのない職場になっていくばかりです。私達は、列車の運行の安全を守る要員、ゆとりをもって働ける要員の確保を求め、安全の課題と結合させ、第三者機関で明らかにしたことを武器に、職場での闘いをつくり出します。

会社は5月30日、「のぞみ34号」の事故を受けて「東海道新幹線車両の異常早期発見に向けた更なる取り組み」を公表しました。その前提として、乗務員等への訓練内容を充実させたとしました。が、それはアリの餌箱の訓練に過ぎません。JR東海が問われているのは、JR西日本と同じで、異常を認めながらも列車を止めて床下点検をする判断ができず、名古屋まで走行させたことです。そして、名古屋駅で床下

点検の実施を決断したことを大寫しにして、安定運行・営利優先の経営体制を覆い隠しています。ゼロ系電車の時代から、インシデントはいくつも発生していましたが、現場の判断を優先していたため、事故には繋がっていませんでした。車両の異常を検知するシステムの高度化は、会社の「原因究明より責任追及と懲罰」「命令には服従」「判断より迅速かつ正確な報告の優先」の社員管理の姿勢とあいまって、「動いているものや状態は危険」という意識は薄れ、新幹線はシステムに守られているという安心感から、危険と感ずる感覚を鈍感にさせているのだと思います。

在来線のキャストも同様のです。キャストは運転士の業務を妨害するものです。安全を阻害するシステムの導入に反対すると共に、判断に迷った列車を止める企業・職場風土をつくり出すために、奮闘します。

「働き方改革」関連法案が衆議院を通過しました。この問題は、高度プロフェッショナル制度は長時間労働を助長すること、いざ年収要件の引き下げや、対象職種が拡大される恐れがあること、残業時間の罰則付き上限規制は、法律で過労死ラインを容認することになること、同一労働同一賃金は正社員の待遇悪化の懸念があること、などです。これは私たちJR社員にとって無縁ではありません。先達たちが長年かかって闘い取ってきた労働者保護ルールの破壊を許さないため、声を上げていきます。

公務員をはじめとして65歳まで定年を延長する動きが広まっています。私たちは、専任社員として65歳まで安心して働ける環境を整えるべきであるとの認識で、65歳定年制、短時間勤務の導入、休日増、乗務員の高齢者行路あるいは交番の作成を求めて、引き続き闘っていきます。

憲法改悪を許さず、平和・人権・民主主義を守る闘いについて、JR総連本委員長は「憲法改

正は必要ない」世論づくりのための論点を提起しました。1点目は、安倍政治が目指す憲法改正は、今の憲法より「国民が平和的に暮らす」ことができるのか。2点目は、今の憲法より「民主主義が守られる」のか。3点目は、今の憲法より「基本的人権が保証される」のか。4点目は、今の憲法より「国民が主権者」になるのか、です。

今大会の議論を通じて、JR東海労の未来を切り拓くことが意思統一されました。「蟻の一穴」という言葉があります。ソ連が崩壊したように、ベルリンの壁が崩れたように、世の中何があるかは分かりません。組織は大実現のため、全組合員で奮闘しましょう。



旧役員のみなさん

2018年度執行体制

役職	氏名	所属
執行委員長	木下和樹	新幹線地本
執行副委員長	山本繁明	静岡地本
〃	加藤光典	新幹線地本
〃 ※	杉澤秀則	新幹線地本
〃 ※	植松昌彦	静岡地本
〃 ※	荻野隆一	名古屋地本
〃 ※	小林國博	新幹線関西地本
書記長	本橋浩司	新幹線地本
総務部長	山内道廣	新幹線関西地本
組織部長	斉藤孝紀	新幹線地本
業務部長	森下暢紀	新幹線地本
教宣・法対部長	高山浩	静岡地本
組織担当部長	加藤正利	名古屋地本
会計監査員	佐藤敏	新幹線地本
〃	松浦康之	静岡地本
〃	山下博	新幹線関西地本
特別執行委員	淵上利和	JR総連

退任された役員

長い間お疲れ様でした。小林中央執行委員長、柳楽法対部長、越坂業務担当部長、水野会計監査員、山内会計監査員、小林特別執行委員(書記)

担務は第1回執行委員会で確認

※は各地本執行委員長、地本大会が終了した地本は新委員長で記載