全線運休の中、線閉は必要か

京都地本　西岡代議員

●6月18日に発生した大阪北部地震では、多くの組合員が最寄り駅にて、支援を行った。系統を超えた取り組みが進んでいると考える。

一方で点検を行う際に、線閉承認がなかなか下りず、工務系統の仲間が点検を行えなかった。

そもそも全線運転休止となっている中、線閉を取る必要があるのか。指令の業務の負担になるのではないか。近畿協議会を通して議論をお願いする。本部としても会社の考え方を確認されたい。

●そもそも、骨太と言われている運用が、普通の運用であって、NSはあくまでも早期選抜であった筈だと認識している。ところが、NS通過が係長登用の条件となっている。NSを継続する必要性はないと考えるが、本部の見解を示されたい。

●多くの分会、特に駅・車掌区分会から需給が厳しいとの声が多く届いている。原因は契約社員の採用が思い通りにいかず、その結果、駅から車掌への運用ができずに現在の状況になったと考える。

春闘時に、会社から口頭表明があった契約社員縮小廃止に向け、「駅の業務体制のあり方」を議論する必要があるが、現状の改善も重要だと考えるので、切り離して議論することを本部へ要請する。

●京都地本管内で、汽笛吹鳴の事象が連続して発生している。結果としては決められたルールが守られていないことが原因となっている。

これだけ多くの労災事故が発生している中で、決められたルールが守られていないということは、守りにくいルールになっているか、教育の仕方に問題があるのではないかと考えている。

本部として会社に対して再度、守りにくいルールになっていないか、教育の仕方に問題がないのか確認するよう申し入れて頂きたい。

●工務系社員の運転無事故表彰の新設を、強く申し入れて頂きたい。工務でも運転に関わる業務を行い、運転無事故表彰が無いのは、モチベーションの低下につながると考える。

やりがい、働きがいをもって業務ができるよう強く申し入れておきたい。

●三日月知事の2期目の当選について、中央本部・各地本の皆様にご協力を頂いたことに感謝を申しあげる。

また、来年の統一地方選挙に、広島では柿本副委員長が広島県議に、京都では執行委員の梶原英樹君が京都府議選・山科選挙区から立候補する決意を固めた。三日月知事以来の組織内議員誕生に向け、京都地本一丸となり取り組みを進めていく。広島地本の皆さん共に頑張りましょう！

自動運転の実用化には まだまだ課題が山積

中バス地本　田部代議員

●中バス地本においても、8日の時点で、自宅が浸水、土砂流入の組合員が8名、通勤が困難な組合員が12名。道路崩壊などで通行できない区間があり、広島県呉市は、JR呉線、国道31号線が分断され、陸の孤島となった。

高速道路も、広島から東部に向かう山陽自動車道に、50キロほど土砂が流入。できる限り、全力で鉄道の代行輸送を果たしていきたい。

●自動運転の実用化が2年後という、とんでもない目標が立てられている。トラックの隊列走行の実験が、高速道路で行われたというのも報道されている。

バスはどうだろう。自転車や歩行者が飛び出す市街地も走行する。さらに荷物ではない生身の人間を乗せている。バスには、自動運転はまだまだハードルが高い。反対はしないが、人間が補助しないといけない。

●昨年の11月、前進の際に、車内の確認を怠ったことから、高齢者が転倒し骨折。8月には、運転手が運行中に、携帯電話を使用するという法令違反。これは、国労の組合員だが、その後退職した。

バスの安全装置は、異常時対応システムとして、緊急停止ボタン。非常時対応装置として、通信型のドライブレコーダーがある。いくらハード装置を充実させても、事故を招きかねない。

一番大事なことは、疲労を蓄積させないことで、そこは装置ではなく、労働時間の制限である。安全の最後の砦は、物ではなく人である。

働き方改革は絶対に重要である。

●5年連続でバス事業の黒字化ができたものの、増収減益であった。そんな中で粘り強く交渉し成果を得ることができた。

来年度も粘り強く戦うので、中央本部には後押しをお願いする。

●国労への脱退者が出た。高い組織率に慢心していたところもあり、日頃からの教育が必要であると反省している。

しかし、その一方で、毎年JR西労や国労に、組合員を奪われていることも事実である。JR西労組から、大量の組合員の脱退が発生しないという保証もない。

●日本では、労働組合に加入している労働者が約17%。労働組合が昔に比べ弱くなったとメディアをはじめ、多方面から言われている。若い世代に限らず、本当に労働組合は必要なのか、と疑問を抱いている人が多くいると私自身が肌で感じている。

組合のことをもっと知ってもらう教育活動は、一番重要で必要な活動である。ユニオンカレッジのカリキュラムや開催場所・日程等、教育活動全体について、突っ込んだ議論をすべきだと考える。

●総合職として入社すると、1年目から課題研究を与えられ、職場で様々なチャレンジや、組合活動に参加する時間も確保できず、現場を深く理解する間もなく、間接に異動することになる。

総合職の教育体制や運用について見解をお聞かせ頂きたい。

●グループ労組との交流に力を入れているが、参加者があまり集まらない。課題もあるが、グループ労組に参加を呼び掛けた際には、一定の予算を青年女性委員会につけて頂きたい。

●退任後も、役員の特性に応じて、基本組織の適正なポストに登用して頂きたい。

一人たりとも、誤った運動を 繰り返す組織に取らせない

青年女性委員会・米子地本　鶴石代議員

●今月末に予定している、日帰り学習会のユーススタディも、自治体のボランティアセンターが開設されれば、内容を西日本豪雨被災地のボランティア活動に切り替えることも検討している。

私たち青女委員会も、労働組合の原点「相互扶助の精神」で、これからも活動していきたいと思っている。

●今年、決して忘れてはならない事件が2つ発生した。

1つは、八人山踏切事故の当該運転士に対して、JR西労の組合員が『前科者』呼ばわりする掲示を貼ったことである。

会社の対応を喧伝したつもりかもしれないが、個人の心境を全く考慮しない非道と、その非道を運動に利用した組織を、決して許すことはできない。

青年女性委員会は、この怒りを今年の新入社員の組合加入行動にぶつけ、全地本が「たった一人たりとも誤った運動を繰り返す組織に取らせない」と強い意気込みで取り組み、見事691名全員に加入いただいた。今後も歓迎会や教育活動を通じて、しっかりとフォローをしていく。

●2つ目の事件は、JR東労組の組合員大量脱退である。今年のJR労働界に激震が走った。

青年女性委員会も関心を持ち、各地本の常任委員会でも広く情報を共有してきた。ストライキに至った理由や、そこに至る過程をしっかりと見定めたうえで、組合活動を進めていきたいと思っている。

彼らの独善的な運動は、私たちには到底理解できないものだと感じた。

現場での判断を最優先に

新幹線協議会　森本代議員

●記録的豪雨により、多くの路線で甚大なる被害が発生した。運転見合わせなど、お客様に多大なるご迷惑をおかけする事態となった。

また、現場で復旧作業にご尽力いただいている組合員に敬意を表したい。

今一度、鉄道員魂を発揮し、早期の運転再開、地域の復興に、JR西労組が先頭に立って取り組むことが求められている。

●昨年12月11日、「のぞみ34号」の台車枠に亀裂が発見され、新幹線初の重大インシデントとなった。

以降、新幹線協議会は、関係部署で議論し、対策として、全台車の緊急点検、超音波探傷による点検、指令体制の強化、車両添乗による確認体制の強化を実施している。「におい、モヤ、異音が複合したとき」「危ないと感じたとき」「安全が確認できないとき」は、「迷わず列車を止める」。現場での判断を最優先することを強く打ち出した。

ハード対策として、車上・地上での異常を検知する装置の整備と、判断基準の明確化を求める。

●会社は6月1日に新幹線鉄道事業本部を発足。本社内の新幹線部門を、新幹線鉄道事業本部に集約したと認識している。新組織立上げの目的や今後の展望について、本部の見解、意思を確認したい。

●3年前の東海道新幹線焼身自殺、昨年の山陽新幹線放火未遂、のぞみ34号の重大インシデント。さらには、東海道新幹線殺傷事件が発生。

訪日外国人旅行者が、2018年には3200万人と予想され、東京オリンピックが開催される2020年には4000万人が目標とされている。

異常時の対応方法と合わせ、事前の警備体制等、対策が必要となってくる。

車掌として誇りと責任を持ってその任に当たってもらいたい。そのためにも、正社員が対応すべきだと考える。

合わせて、駅業務の契約社員のあり方、適正な乗組み数についても、考える必要がある。

●昨年から多くの事象が発生している。業務量は増加し、現場はその対応におわれ、余裕がない。

新幹線協議会は、現場の声を聞き、意見を集約するために、系統会議を開催している。

新幹線鉄道事業本部も、現場の超勤の実態、教育余力の考え方、必要要員数等について、しっかり議論し、改善に向け努力していく必要がある。

●新幹線協議会は、2007年に発足し、今年10月で12年目に入る。この間、業務対策組織として、関係する地本・総支部の皆様のご協力もあり、東京から福岡までのエリアの広い組織だが、一歩一歩確実にステップアップしてきた。これからも、本部のご支援をお願いする。

「働きがい」よりも、「生きがい」を

神戸地本　大内代議員

●神戸地本では、17年前、明石～朝霧間において当時21歳の仲間を、触車により失うという悲惨な事故を経験した。

毎年、命日には、西明石管理室の敷地内に建立された「安全の碑」に手を合わせる。二度と悲しい事故は起こさないとの決意を伝えるためである。

続いて行われる「安全を誓う集い」で、神戸地本として、学習会を開催している。

●労働力不足の状況のもと、人的・時間的な余裕を生み出すために、線閉間合いの拡大等の、抜本的な対策を行いたいと考えている。「安全は永遠の課題」という言葉を免罪符にすることなく、リスクアセスメントの実効性を高め、背後要因を明らかにし、神戸地本は、神戸支社・近畿統轄本部とも議論していく。中央本部の力添えをお願いする。

●2020年に法改正の時期が迫っているなか、駅契約社員担務の中身や採用のあり方を含め、大きな方向転換が図られようとしていることに不安を感じている。会社全体として、施策に関わる情報共有を行うとともに、業務量把握や仕事の仕組みの見直しを行ってもらいたい。

●今回の定期大会で託児所を準備していただき、非常に助かった。

育児や介護と仕事を両立し、働き続けることのできる環境整備が最も重要であり、様々な働き方が要求される時代だからこそ「働きがい」よりも、「生きがい」をどう考えていくかが必要だと考えるが、本部の見解を。

●JNR社員の退職に伴って、若手社員による組合活動の維持が困難になっている。ご協力をお願いする。

●政治活動への、関心を持ってもらうにはどうしたらいいか。ご指導をお願いする。

●「人財」という考えのもと、人への投資を行うには、組合員への待遇改善が必要なのではないか。議論を進めていただきたい。