



6月12日史上初の米朝首脳会談をシンガポールで開催する。北朝鮮の金正恩委員長は、ミサイル発射実験や核実験を繰り返し、核兵器保有国を外交カードに使い米国を牽制し、ここ数年多くの国々は、米国が北朝鮮に攻撃を仕掛け米朝戦争突入に現実味を帯びてきたことに危機感を募らせていた。しかし、平昌オリンピックでの統一チームでの参加や南北首脳会談、中朝会談など中国・韓国による仲介等により米朝首脳会談実現へと大きく舵を切ったのである。

この会談で、米国のトランプ大統領は、朝鮮半島における核廃絶を絶対条件とし、金正恩委員長に突きつけた。その要求を受け入れるかたちで、5月24日、北朝鮮はメディアに核実験場の爆破を公開した。一方、金正恩委員長の狙いは米国による北朝鮮攻撃回避と現体制維持の約束を取り付けることにあったと言われている。

会談を控えて、両国の駆け引きや韓中露など周辺諸国の利害関係、対応なども相まって、トランプ大統領は首脳会談の中止を突如発表した。この発表に全世界の指導者が、大きな落胆を表明する中、日本の安倍首相は、「残念ではあるが、トランプ米大統領の判断を尊重し、支持する」と米朝首脳会談の中止を評価し、米国の忠実な番犬役に徹した。

しかし、トランプ大統領は、舌の根も乾かぬうちに、6月12日の米朝首脳会談について、開催予定の変更はないとした。この様な変わり身に安倍首相は全くついていけず、米朝首脳会談の蚊帳の外に置かれている。他方、北朝鮮と同じ民族である韓国文在寅大統領は、南北対話や米朝首脳会談など、「核廃絶」「朝鮮半島における戦争回避」に並々な姿勢を示している。つまり、韓国国民にとって今何を成すべきかを明確に指し示していると言える。

18春闘の教訓を活かし、新たなJR東労組運動を再構築するために第36回定期大会を成功させよう!

今、JR東労組は、組織の存続の危機にある。18春闘における方針や闘争戦術を組合員に押しつけた結果、組合員を引き回すことになり、多くの組合員から信頼を失い、現在の組織脱退へとつながっているのだ。主体的に捉え返すならば、まさに自らが招いた結果にあったことを猛省しなければならない。その反省・教訓を今後の運動に活かしていかなければならない。

その意味で、JR東労組が今、行うべき事は明確になっている。組合員に信頼される組織へと自己脱皮していくことだ。この事を明確に指し示し、組合員の立場に立った新たなJR東労組運動・組織を再構築していく事が当面の課題なのである。

臨時大会を開催し、新たなJR東労組運動づくりを確認し、組合員と共に12地本が、JR東労組の現状を立て直すとしていくときに、一部OBによる「憂う会通信」なる組織破壊や混乱を狙った情報の配布が発覚した。いわゆる「通信」では、組織運営は「滅茶苦茶」、会社と「すり寄り」とレッテルを貼るなど、事実を事実として捉えず、批判のための批判でしかない下劣な解釈を自らに都合良く展開している。また、「国鉄新濁闘争」(国鉄改革の30年前)を教訓化すると主張している。

今、我々が教訓化すべきは、国鉄改革時に松崎初代委員長が示した組織方針であり、新生JRの船出にあたり労使で確認した「労使共同宣言」締結に至る指導者の姿勢だ!

私たちは、国鉄改革の教訓、そして、「労使共同宣言」の主旨を現在の主体化し、新たな労使関係、組合員に信頼され、そしてもっと組合員の身近な存在としてJR東労組組織を築いていかなければならない。現在、第36回定期大会を前に列車妨害が多発傾向にあることに警戒心を高めなければならぬ。そしてあらゆる妨害をはねのけ、全組合員の総意で大会の成功を圧倒的に勝ち取る!

申27号

「乗務員勤務制度の見直しについて」に関する

解明申し入れを提出!(5月22日)

職場議論を展開し、職場の声を結集させよう!

主な申し入れ内容

JR東労組本部は5月17日に本社より「乗務員勤務制度の見直しについて」の提案を受けました。その後、本部は緊急に、各地本業務部長、運車部会、運転士分科会、車掌分科会の合同会議を開催して様々な意見や職場現実などを出し合い、5月22日に申27号で全38項目の解明申し入れを提出しました。

会社は「多様な働き方と効率性」の実現を図り、業務改革や生産性の向上をもとに人口減少に伴う急速な社会・経済構造の変化等に対応して

- ◆「乗務員勤務制度の見直しについて」の概要(8項目)
 - ・乗務員勤務制度を見直す根拠、標準数の考え方
- ◆多様な働き方の実現について(20項目)
 - ・短時間行路の作成の考え方について
 - ・乗務員の指導等をおこなう社員、支社企画部門の社員が短時間行路に業務する根拠
- ◆本線の主務職社員に「当務主務」という新たな役割を付与することについて
- ◆効率性の更なる追求・働きがいのさらなる創出・その他について(10項目)
 - ・長時間乗務に対する課題について
 - ・賃金制度改革の提示時期について
 - ・具体的なスケジュールについて

職場運動を積み上げ津波対策が実現! 現地踏査の重要性を再確認しよう

昨年12月におこなった申11号「安全と命、サビスが低下するワンマン運転」に反対する緊急申し入れの団体交渉において、この間私たちが現地踏査などを通じて津波対策の不備について指摘・提起してきましたが、具体的な対策が示されず、継続議論となっていました。

今回、私たちの指摘や提起が盛り込まれた「津波注意区間を走行する列車の考え方」が本社から示されました。災害対策に「完全」はありませんが、引き続き組合員と共に現地に立ち、検証運動を創り上げていきましょう!

申11号団体交渉での会社認識

車両搭載設備…避難梯子、メガホン、携帯ラジオ、非常灯が基本。一部で衛星携帯電話。
設備…津波注意区間の始末端標。避難口(出口)の整備。津波注意区間全140駅に避難経路案内看板。タブレットに避難アプリ。
訓練…全乗務員に対して津波に特化した訓練を行うのは難しい。

津波注意区間を走行する列車の考え方

- 「津波注意区間」を走行するワンマン列車に以下の対策をする
 - (1) 全運転台に「ケミカルライト」を配備する
 - (2) ドアコック箇所に、津波警報発令時は扱って避難できる旨を掲出する
 - (3) 車両からの脱出方法をドア部に掲出する
- 専門のコンサルティング会社に、全線区の津波到達時分等のシミュレーションを依頼し、その結果に基づき対策を検討する
 - (1) 2019年度中に避難誘導に関する看板を設置する
 - (2) 津波到達時分に鑑みた列車の「引き抜き」を検討する
※特定区間で地震計設置や路盤強化を条件とする
 - (3) 津波避難アプリへの津波到達時間の表示機能追加
- シミュレータや現車で訓練を重層的に実施していく
 - (1) シミュレータを活用し、発災後の初動対応を覚える機会をつくる
 - (2) 現車で実態に即した避難誘導訓練を計画する
 - (3) 数年スパンで全乗務員が実践的な訓練を経験できるように計画する
- 定期的(年1回)な防災業務実施計画の確認
 - ・自治体のハザードマップ等に変更がないか確認し必要な修正をおこなう
- その他
 - ・社員教育用DVDの作成

「命を守る」取り組みを全職場から全員で創り出そう!

交渉日程

6月1日(金)、2日(土)、5日(火)