



JR東労組 (東日本旅客鉄道労働組合)
 東京都渋谷区代々木2丁目2番6号
 JR新宿ビル13F 〒151-8512
 電話 03-3375-5740(代)
 発行人 山口浩治 編集人 湯ノ目亜矢子
 月2回(1日、15日)発行/一部20円
 (組合員の購読料は、組合費に含む)

2018年7月1日
 第680号



JR東労組ホームページは
 はこちらからアクセス
<http://www.jreu.or.jp/>

**JR東労組ステーション
 サービス協議会**

**夏季手当過去最高の
 支給額で妥結!**

**基本給
 月額 2.21ヶ月**

契約社員は基本給月額の1.0ヶ月
 支給日 6月28日以降
 準備出来次第

申2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(その2)を提出!!**

(6月26日)

安全を確保し、安心して乗務するために、

職場の声をもとに議論をつくり出そう!

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、申2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し、6月1日から3回にわたって全38項目の議論をおこなってきました。そして、組合員からは申27号の議論で明らかになった会社の考え方について「安全が本当に確保されるのか不安」「実態と照らし合わせた場合に、多様な働き方と効率性が本当に向上するのか疑問」などの声があがられています。また、提案された内容とスケジュールのタイトさに不安や戸惑いを感じているのが現実です。

労働の特殊性を堅持し、働き方改革やシステム化などの世の中の流れなど、幅広い視点で将来を見据えた議論を推し進めていかなければなりません。

JR東労組は、現場の声を集約し代表者会議の開催など、短時間ではありませんが、職場のみなさんの力を結集し申2号解明要求内容として34項目を申し入れました。職場からの不安と疑問の解消を目指し、団体交渉に臨みます。そして、解明交渉終了後直ちに基本要求を申し入れ、納得感ある制度にするため精力的に団体交渉をおこなっていきます。

乗務員勤務制度は、これまで26年間の制度運用をもとに労使で築き上げてきました。今後も「安全」と「働きがい」を確保するために、認識をさらに深めていく必要があります。そして、安全が確保され、安心して働き続けることのできる乗務員勤務制度をつくり上げていかなければなりません。そのためには、乗務

「新たな30年を展望する施策実施に向けた確認メモ」に則り、鉄道の安全と社員の健康、そして生産性向上・業務改革と異常時に的確な対応ができる「輸送品質・サービス品質の向上」の実現を目指し、地方議論が確保できるよう、みなさんと共にたたかっていきます!

主な申し入れ内容

【概要について】(8項目)

- ・速やかに賃金改正の提示をおこなうこと
- ・現行の問題点を「硬直的」とする根拠
- ・見直しをおこなうことで安全性が向上する根拠
- ・具体的に改善される内容
- ・専門性を持った乗務員の育成についてのこれまでの成果

【多様な働き方の実現について】(16項目)

- ・拘束時間の延長、乗務キロの増加による疲労度の考え、安全確保の根拠
- ・労働時間と休憩時間について
- ・短時間行路に乗務する各社員のメリット・デメリット
- ・短時間行路の設定数の規模感について

【効率性の更なる追求・働きがいの創出・その他について】(10項目)

- ・異常時や突発等の乗務員手配の考え方
- ・支社企画部門社員の土休日と休勤での乗務について
- ・事務職の業務量と業務内容の変化について
- ・育児・介護勤務A適用者の月間積算について
- ・欠在した場合の影響について



日本防災士機構から表彰を受ける!

JR東労組は、6月22日に日本防災士機構から、防災士功労賞を受けました。これは、この間の防災・減災の取り組みの中で、組織内から200名を超える防災士を育成すると同時に、各地で踏査や提言を行ってきた事が認められたものです。山口中央執行委員長が賞状と記念品を受け取り、「今後は、現場に立って鉄道独自のハザードマップ作りなどを通して、命を守るための出来る人づくりを、防災士を中心に取り組んでいくことを表明しました。」

実や避難案内の改良など、具体的に前進をかけた内容もあります。今回の受賞と合わせて、私たちの活動の到達点と言えます。

民間組織としては、私たちの他に熊本大学学生災害復旧支援団体や佐渡地区郵便局長会、石川県3地区郵便局長会などが表彰されました。郵便局長会からは「地域のお客様があつての郵便事業である。地域をともに守っていききたい」と語られていました。

この間、私たちの活動を基にして、会社に対して全社員への防災教育、特に乗務員には実践的な避難誘導訓練の実施を求めました。訓練の充

一人ひとりが命を守るための判断力を養えるように、引き続き防災・減災に取り組んでいきます。



(写真:日本防災士機構より)

乗務員と乗客の命を守る取り組みを継続していきます!

たつた数年しか経っていないのに、次々に原発が稼働している。被災地の現実を忘れられていることに強い憤りを感じる▼「当り前の日常生活」を奪われたことに改めて怒りを持つべきである。そして、原発に頼らない社会を目指すために、東日本大震災を経験した私たちの世代が、後世へ責任を持って伝えていくことが必要だ。(R・S)

第1回団体交渉7月4日



大人になつた今、時間追われまわってしまっていることが多々ある。計画性を持つことが必要であると改めて実感している▼一方で、一日の時間を有効活用していた子供の頃を思い出す。季節を問わずに外に出て、太陽の昇り具合、日暮れの間で大体の時間が体に染みつくほど、無邪気に遊んでいた。時には泥だらけになり、蜂に刺されたりケガもしたりしながら、これをやるのが危険なということを知り、春夏秋冬の遊びを覚え、子供ながらに自然を感じて生きていた▼しかし今、被災地では遊びにまで気を遣わなければならぬ。遊び友達も減少している▼データまで出ている▼そのような中、大飯原発3・4号機が再稼働となり、営業運転を開始した。東日本大震災は遠い過去の出来事ではない。たつた数年しか経っていないのに、次々に原発が稼働している。被災地の現実を忘れられていることに強い憤りを感じる▼「当り前の日常生活」を奪われたことに改めて怒りを持つべきである。そして、原発に頼らない社会を目指すために、東日本大震災を経験した私たちの世代が、後世へ責任を持って伝えていくことが必要だ。(R・S)



第36回定期大会は18春闘を大敗北と総括し、いかなる組織破壊攻撃も許さず、組合員のためのJR東労組運動を取り戻すため、12地本が団結してたたかっていることを確認した。しかし、大会終了後もなく高崎の地において「JR東労組組合」が結成されたことは、JR東労組再生の道を阻むものでもなく、断じて許されない。

このような、茨の道へのスタートを切らざるを得ない私たちJR東労組を取り巻く社会情勢は、更に否定的状況へと動いていることを認識しなければならぬ。

第196通常国会は会期が延長され、参議院本会議において「働き方改革関連法案」は自公などの賛成多数で可決・成立した。そもそもこの法案の本質は「働き方改革」「過労死促進法案」などと言われている。2015年の電通過労自死、高橋まつりさんの母親の「命より大切な仕事はありませぬ」との訴えや、全国過労死を考える家族の会・東京代表の中原のり子氏の「仕事のための命ではない、命のための仕事だ」という切実な訴えには一切耳を傾けることなく、労働者に犠牲を強いる経済成長にひた走る安倍政権。嘘と誤魔化しによる長期政権の犯罪性は、労働者の未来を不幸へと導いている。私たちが生きていくうえで、政治も平和問題も無関係ではられない。JR東労組は組合員の生活や職場の労働条件を守るための運動を、発足以降組合員とともに創り出してきた。それは、「抵抗とヒューマンイズム」に立脚したJR東労組運動だ。安全文化の構築とともに運動の大きな柱と据えて全組合員で築き上げてきた。私たちの生活と雇用、家族の幸せを守るために揺るがない運動である。

新生JR東労組は仲間と共に 茨の道を切り拓く！

そして、会社施策にも団体交渉はもとより経営協議会などを通じ真正面から向き合っていく。その前提には、2017年12月27日に締結した「新たな30年を展望する施策実施に向けた確認メモ」に則るということである。このメモでは、新たな施策実施に向けた原則的考え7点を確認している。特に、「新たな施策実施にあたっては、鉄道の安全と社員の健康の双方を実現していくことを目指すこととする」「新たな施策については、人員削減のみを目的とするものではなく、生産性向上・業務改革と異常時に的確な対応ができる輸送品質・サービス品質向上の実現を目指す」とある。私たちは、このメモを画餅に終わらせないためにも、将来を見据え、労使の真摯な議論を積み重ねていかなければならない。

現在本部は業務部を中心に、JR東日本の将来と組合員の働き方に大きな変化をもたらすいくつかの施策で、会社側と向き合い団体交渉の席に着いている。タイムリーな情報発信を心がけ、組合員の声を集約し、職場の声を基に要求つくりをおこない会社と議論していく。組合員の皆さんの職場の声・職場の現実を本部に集約し、組合員のみならず共に要求を解決していく。そして、JR東労組からの脱退を選択した方々へも目を向けよう。

時代の転換点においてJR東労組は一度立ち止まってしまった。この一瞬は非常に大きなマイナスと言わざるを得ない。しかし、この事を糧にして「JR東労組」は生まれ変わる。世代交代を強く意識した新体制で、12地本の一体感を創り出し、志を同じくする仲間と共に労働組合主義に徹した運動を展開する。その実践を通じて、心ならずも脱退の道を選ばずにいられた方々に、JR東労組への再結集を強く呼びかける。

2017年度 申1号 第34回定期大会発言に基づく申し入れ 団体交渉終了！

職場の声とたたかいを基礎に「安全・健康・ゆとり・働きがい」を実現しよう！

2017年度申1号は、5月31日、6月8日、14日、15日と4回の団体交渉で議論をおこないました。大会発言に基づく申し入れとして幅広い内容となっており、「新たな30年を展望する施策実施に向けた確認メモ」を労使の基本的スタートとして議論をしていくことや、JR東日本にとって安全はトッププライオリティであること、会社として地方を切り離すことなく鉄道としての経営資源を活用し、労使共に協力し合いより良いJR東日本を目指すことなども確認しました。申し入れから約1年経過する中での議論で、当時と情勢や環境等が変化していることもありましたが、今後も申し入れをおこない施策等労使議論をするに当たり労使双方で計画的に調整を行いながら進めていくことを確認し、全14項目の議論を終えました。

第2～4回団体交渉の主な議論内容と会社回答

(詳細は業務速報を参照ください。)

第6項①2017年5月7日、山手線車掌が営業運転中にパン下げボタンを押したことに對する認識と、今後の対策を明らかにすること。

* 車掌は車内秩序維持等規定で定められた業務をおこなうが、防護係員として人の命に関わる運転取扱いをしており、列車を止める教育も必要。可能な限り現車での訓練を実施していく。

②2017年1月19日、池袋駅構内での保線技術センター社員の待避遅延の事象に対する認識と、今後の対策を明らかにすること。

③2017年4月6日、信越本線の柿崎・米山間で発生した線路閉鎖違反の事象に対する認識と、今後の対策を明らかにすること。

* 池袋の事象では責任者の認定は見極めをおこなっている。不安なことなどは指令や職場に連絡して相談するようにしていく。

* 信越線の事象は、線路閉鎖の相乗りは完全に無くなる。着手前に一呼吸置くことは大切である。ルールをつくって終わりにしない。

* 列車を止められなかった事象を紹介するだけでなく、好事例も広めていき、列車を止められる人を育てていく。

④事故速報や事故情報の内容について、事実を矮小化したり、本質をねじ曲げたりせず、ありのまま記載すること。

* まず事象を早く伝え、その後掴んだことを含めて正しく伝え、対策を周知するという段階を踏む。段階を踏む中で、タイトルや内容は精査の結果変わることもある。正しく伝わるよう努力していく。

第7項 列車添乗の目的と趣旨を明らかにすること。また、添乗者に安全運行を阻害するような行為を行わず、乗務員が乗務に集中できる環境を確保すること。

* 添乗を行う目的は、事故防止であり、安全の質的向上に資するために行う。

* 添乗中に乗務員に動揺を与えない。不安を感じさせる添乗は行わない。

* 本社や支社幹部の添乗は多客期激励や現場のことを知るために行っており、乗務員に過度な負担をかけない。

第8項 女性組合員の労働条件を改善し、更なる制度の定着と希望を尊重すること。また、希望を無視した兼務発令や、転勤の懲罰を行わないこと。

* 妊娠した場合は、母性保護が第一である。

* 絶対に兼務することが基本ではない。本人希望や状況を把握して対応している。

第9項 運転適性検査が不適格となった場合でも、再検査の結果が確定するまで、転勤等の取り扱いを行わないこと。更に、育児休職中等の女性組合員に対して、運転適性検査が途切れない管理体制を確立すること。

* 運転関係に従事する社員の適性検査のため、休職中の社員に対して行うつもりはない。

* 不適格の場合の再検査の時期は、定期検査は3ヶ月後。臨時検査は1年後。

第10項 「自己啓発活動を仕事、本来業務を作業」と位置づけた根拠を明らかにすること。また、My Projectや各種委員会で人材育成ができていくという根拠を明らかにし、My Project導入時の労使確認を遵守すること。

* My Projectは社員の発意で行うものであり、会社として強制するものではない。

* 超勤で行うことの見直しとして、月2回、1回2時間程度。

* My Projectは社員評価の一要素であるが、業務中のミスを取り戻すものではない。

* 乗務前や乗務の合間など、安全を阻害するまで行う必要はない。安全上問題のある業務指示はおこなわない。

* 休職中の社員はMy Projectは勤務時間の取扱いになるためできない。

第11項 東日本大震災の教訓から防災・減災の教育を全社員に行うこと。また、自助の精神で自らの命を守り、乗務員の判断で乗客を避難させた場合でも、その結果については組合員個人の責任とはせず、会社が責任を持つこと。

* 訓練は重要なことである。全員が訓練に参加することが望ましい。

* 現場で乗務員等の判断で乗客避難を行うことはあり、その判断に対してとがめることはない。

第12項 地方ローカル線の維持や、地方創生に対する考え方を明らかにし、活力ある地域の創造と町づくりを行うこと。

* 地域に支えられてこの会社がある。赤字であるということだけでローカル線を廃止する考えはない。自治体との連携を今後もおこなって地域住民とともに町づくりを行っていく。

第13項 「設備・電気部門におけるメンテナンス体制の改善」実施における、成果と課題を明らかにすること。また、その課題が解決されるまで、新たな施策は実施しないこと。

* 技能教習所で実設備に触れ、判断できる技術者育成は進んでいる。

* 地方の省力化も進める。安全に関わる投資は区別せずに実施する。

第14項 労働衛生の重要性に鑑み、医学適性検査及び特殊健康診断を含めた定期健康診断の検査会場については、優先的に確保すること。また、各支社の鉄道検診センターについては、今後も現状どおりセンター施設内に必要な設備や施設を配置すること。

* 健診会場は各支社で調整をしている。水戸など常設の専門会場がない支社など会場の調整と衛生環境にも配慮しておこなっていく。

組合員・お客さまの安全を守るために

みんなの英知を結集しよう!!

東海道新幹線のぞみ号 殺傷事件を教訓に安全を守る

痛ましい殺傷事件の発生

2018年6月9日21時47分、新横浜駅～小田原駅間を走行中の東海道新幹線のぞみ265号で、3人が死傷する痛ましい事件が発生しました。鉄道事業に従事する者として、鉄道施設内での凶行に強い憤りを感じます。亡くなられた方に哀悼の意を捧げると共に、被害に遭われた方々にお見舞いを申し上げます。

警察発表では、逮捕された男は「誰でも良かった」と供述し、無差別の殺傷事件としています。私たちは、いっしょで発生してもおかしくない状況に強い危機感を抱きます。JR東海は、今回の殺傷事件に対する対策として、6月13日の定例会見で「警備の強化」「乗務員に対する訓練の充実」「車内に搭載している医療器具の増備」「スマートフォンを活用した情報共有の整備」などの対策を発表しました。しかし、今回の事件は決してJR東海会社だけの問題ではなく、すべての鉄道労働者に関わる重大な問題であり、労働組合として議論し、対策を国や会社に求めたいと考えています。

車内の安全と秩序維持の課題

2015年6月30日には東海道新幹線内での焼身自殺、2017年5月26日には山陽新幹線岡山駅構内で車内放火が発生しています。JR東日本内でも、2018年6月18日に仙石線・石巻あゆみ野駅で駅員が包丁の峰で頭を殴られる事象が発生し、駅構内・車内の安全と秩序維持が課題とされています。

JR東海は焼身自殺の対策として、車内防犯カメラの設置を行いました。JR各社も車内防犯カメラを設置、2016年4月にガソリンなどの可燃性液体の持ち込みを禁止し、鉄道営業法に基づき、不審者には手荷物検査を実施するようになりました。JR東日本では、乗務員用の防護マスクを搭載しましたが、それだけでは車内秩序維持・車内安全対策が不十分であると、組合員からは不安の声として出されています。

6月12日付 毎日新聞

新幹線で無差別殺傷事件 安全対策の余地はないか

新幹線は1日100万人以上が利用する。その大動脈、あつてはなれない事件が起きた。神奈川県内を走行中の東海道新幹線のぞみ265号で、刃物を持った3人が乗客に突如切りつけ、3人が死傷する痛ましい事件が発生した。亡くなられた方々に哀悼の意を捧げると共に、被害に遭われた方々にお見舞いを申し上げます。

東海道新幹線では、これまで、やむを得ず発生した乗客の死傷、乗客の死傷を受け、JR各社は、線内のぞみ265号で、刃物を持った3人が乗客に突如切りつけ、3人が死傷する痛ましい事件が発生した。亡くなられた方々に哀悼の意を捧げると共に、被害に遭われた方々にお見舞いを申し上げます。

2018.6.12

職場集会での率直な意見

これまで、事件や事象の発生時に職場集会を開催し、組合員との議論を積み重ねてきました。「新幹線だけでなく、在来線で働く乗務員も不安である」との切実な声が出されています。また「車内秩序維持のためにも、新幹線車掌を二人乗務にすべき」「利便性の低下という会社の主張は理解するものの、命を守るためにも乗車前の十分なセキュリティチェックを行うべき」「警備員の常備配置を行うべき」「不審者や犯罪者に対応する教育が不十分であり、具体的な指導を明確にするべき」「護身用の設備整備」などの声が挙げられています。命が脅かされる事象が発生する中で、その危険と隣り合わせで業務を行っている環境には、多くの改善すべき課題が山積しています。

海外の鉄道におけるセキュリティチェックの現状

中国鉄道高速、上海トランスラピッド、スペイン国鉄のAVE、ユーロスターなど海外の鉄道では、セキュリティチェックを行っています。日本との違いを比較してみると、日本は発車直前まで乗車可能となっていますが、海外の鉄道では、発車の数分前には改札が締め切られます。中国のセキュリティチェックでは「危険物」や「大きな刃物」にターゲットを絞っていることから、時間があまりかからない仕組みをとっています。また、お客さまにセキュリティチェックの理解を求めるとともに、受けた乗客が発車時間まで待つ待合室を充実させるなど、時間に余裕を持って来るお客さまへの対応や環境が整っています。

このような海外の現状も踏まえ、いかにお客さまの命・鉄道事業に従事する私たちの命を守り抜いていくべきかを今後も知恵を出しながら、

安全な鉄道を創り出していかなければなりません。

政策フォーラムにおける提言

昨年の政策フォーラムでは、盛岡新幹線運輸区分会が新幹線車内の安全及び秩序維持向上のため「東日本管内の新幹線全線へ車掌二人乗務」の提言を行いました。その根拠は、車掌の一人乗務を検証し、車内の秩序維持や安全で快適な車内・環境を維持することには、二人乗務が必要であるからです。また、女性車掌増加による業務上の不安解消につながることも、車掌のエルダー雇用場の確保にもつながり、乗務経験があるベテラン車掌が担うことで、より安全維持向上や車内サービスの向上に努めることを議論し、深めてきました。

労働組合としての取り組みの重要性

JR東労組本部は、これまでも駅係員への暴力の根絶や車内の安全と秩序の維持について本社と議論を重ねてきました。しかし、各職場の要員削減により、係員の一人対応が事件や事象の増加の原因にもなっています。現在、今まで通用していた常識や感覚とかけ離れている事象が多発し、防ぎきれないのが現状です。本部は、早急に具体的な安全対策を講じる必要があることから、申28号「鉄道における安全確立に向けた緊急申し入れ」を6月11日に提出しています。

最近の新聞記事では「爆発物や可燃物、凶器を瞬時に機械的に検知できるゲートシステムの開発」「改札口で危険物を検知できるセンサーの開発」など、鉄道会社のこれからの対策に期待が寄せられている記事も掲載されています。専門家の意見にも耳を傾けながら、安心して利用していただけの鉄道を創り出していかなければなりません。AIやIoTなどの技術をセキュリティ対策にこそ活かしていくべきではないでしょうか。利用者も含め、世の中は大変注目していることは間違いありません。

私たちJR東労組はこれまで、安全な鉄道・安心できる鉄道を会社と向き合いながら共に築き上げてきました。2019年にはラグビーワールドカップ、2020年には東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。鉄道の安全に向けて、その責任の一翼を担うのは労働組合です。働く者の安全、お客さまの安全を守り、政策提言を実現させていくために、組合員みなさんの英知が必要です。そのためには、JR東労組への再結集を力強く呼びかけ、安心して働ける環境をつくり上げるために、職場の仲間と共に運動を創り出していきます!!



6月10日付 東京新聞



スローガン

- 1. 組合員の雇用を守り、今後の「施策」と新たな「働き方」に向けて次代の仲間と共に働きがいのある職場をつくり出そう！
- 1. 本来業務に集中できる職場をつくり出し「業務のプロ」を育成しよう！
- 1. 部会・分科会組織の総力をあげて会社施策の検証と組合案づくりを通じ「安全・健康・ゆとり」働きがいのある職場をつくり出そう！

部会連絡協議会 第28回定期総会

JR東労組部会連絡協議会は、6月24日本部大会議室にて、65名の組合員が結集して「第28回定期総会」を開催しました。冒頭、氏家副委員長から、「18春闘は大敗北を喫した。それは多くの脱退者を生み出してしまったことに端的に現われている。そのことは部会活動にも影響を与えてしまった。あらためて本部として謝罪し、JR東労組の再生と再結集に向けて部会との連携を強めていきたい」とあいさつがありました。



総会では15名の委員から発言がありました。多くの委員から18春闘を巡って組織が混乱している中において職場で苦悶している報告がされました。また、「新幹線の刃物殺傷事件はJR東日本でも対策を考えなくてはいけない」「年々、要員は減るが業務量は増えゆとりがない」など施策の問題点についての発言がありました。

しかし、今後の部会連絡協議会の活動は、現状の組織実態を踏まえ当面の間、活動を休止する苦渋の判断をしました。各部会は施策に向き合い、業務問題の議論を通じて組織強化を図っていき、本部と連携して部会連絡協議会の再開を目指していきます。

各部会は本部と連携して

業務問題を通じた組織強化と部会協力の再開を目指します！

職場と仕事と生活を守り、ぬくもりのあるバス会社を確立しよう！



JR東労組バス関東本部 第31回定期委員会

6月25日本部大会議室において、多くのご来賓の皆さんと組合員90名が参加し、第31回定期委員会を開催しました。

発言では、バス関東18春闘の5年連続一律定額ペア獲得や、夏季手当2・8ヶ月獲得の大きな成果を全体で確認しました。一方、管理者や日勤者を中心にして多くの組合員が脱退を余儀なくされている実態が報告され「もうこんな職場の雰囲気はうんざりだ」「なぜスト権を確立していないバス職場で脱退が進むのか」という悲痛な声が大々ありました。現場では、労働組合法第7条3項違反となるJR東労組への支配介入の事象も明らかになっています。JRバス関東本部は職場で発生する不当労働行為を許さず職場からのたたかいを積み上げていくことを全体で確認しました。

また本社社員を中心に「社友会」の結成も明らかとなり、7月

締結期間が終了する36協定の締結を想定したものであることも明確になりました。「社友会」は労働組合ではなく、労働基本権や法律で保障された組織でもなく、組合員の雇用と生活を「守れない」と入会者を心配する声も多く出されました。

JRバス関東本部は、職場で奮闘している組合員と共に厳しい組織現実を乗り越えていくために、定期委員会以降職場に足を運びます。組合員の声なき声に耳を傾け、それを要求へと練り上げて会社施策に向き合い「安全・健康・働きがい」と社会に貢献するJRバスの実現を目指していきます。そして職場のレクや交流会を通じて明るく、元気づけ、そして何でも言い合える組織をつくり、職場で堂々とJR東労組への再加入を呼びかけていきます。

全組合員の勇気と英知を結集させて、JR東労組の再構築に向けて立ち上がろう！

(バス関東本部発)

【新体制】 ※三役のみ・敬称略

- 議長 遠山 真一郎 (バス東京)
- 副議長 栗田 和弘 (バス東京)
- 副議長 小泉 聡 (バス館山)
- 副議長 大谷 規 (バスセンター)
- 事務長 東河 彰 (バス水戸)

第335回政経フォーラム(6月23日)

過労死をなくすために 私たちが成すべきこと

全国過労死を考える家族の会・東京代表 中原のり子氏



今回の政経フォーラムには「全国過労死を考える家族の会」東京代表の中原のり子氏にお越しいただき、働き方改革関連法案が強行採決されようとしている中で、高度プロフェッショナル制度の問題点や労災認定を勝ちとった経過などについてお話をいただきました。

現在、過労死についての労災請求は、2400件以上申請されていますが、認定は4割程度にとどまり、半分以上の人は泣き寝入りをしている状況であること、亡くなって自己責任にしてしまう社会であることへの怒りについて話されました。

夫の過労自死を乗り越え、どのような死に方をしたのかではなく、どのような生き方をしたのかを訴え続けている根拠は「労災認定」「個人訴訟における最高裁での異例の和解」を勝ちとる過程の中で、一人で抱え込まず、みんなに話をして多くの方々から支援をもらったからであること、そして「遺族の沈黙は、次の被害を呼ぶ」と力強く訴えていました。

過重労働は、人が倒れるまでは問題になりなく、人が倒れなくなる社会を目指すためにも今こそ、労働基準法と憲法の原則に立ち返って議論すべきであると締めくくりました。

詳細は「セミナー」に掲載します。

新執行部 スタート

今回から2018年度の新執行体制を紹介していきます。今回は三役のみなさんです。



加藤書記長、山口中央執行委員長、氏家中央執行副委員長、村田中央執行副委員長、徳野中央執行副委員長 (写真右前から時計回り)

新生JR東労組の最先頭で奮闘していきます！
よろしくお祈りします。