



7月5～8日にかけて西日本付近に停滞した梅雨前線によって「平成30年7月豪雨」が発生し、中国・東海地方を含む広い範囲で記録的な大雨により甚大な被害をもたらした。更に9月6日には震度7を記録する「平成30年北海道胆振東部地震」が発生した。

これらの自然災害により無念の死を遂げた御霊に心よりご冥福をお祈りいたします。また、被災された皆様にお見舞い申し上げます。一日でも早い復旧・復興を果たすよう、心からお祈り申し上げます。

「平成30年北海道胆振東部地震」の発生後には全道全域で停電に陥り、住民の生活に大きな影響を与えた。そして、鉄道は軌道変位や倒木などを含む甚大な被害を受けた。厳しい地域経済とも相まって、災害を契機とする鉄路廃線の動きにつながっていくことが懸念される。

JR北海道は、これまでも人口流出・減少問題に加え、高速道路網整備などで鉄道利用者の減少に苦しんでいる。北海道新幹線開業と札幌延伸という一大事業も起死回生の一手とはなりなく、根室線・日高線の一部区間は、2016年8月の台風災害等の被害により未だ全線復旧には至っていない。「単独では維持困難線区」事業範囲の見直しについては、今年7月27日、国による支援の考え方が示されたが、期限付きの支援であり、将来にわたって経営の安定は展望できない課題を残している。

2011年3月11日の東日本大震災で被災した気仙沼線は、すでに一部がBRT化されている。山田線は、釜石～宮古間が運転再開に向けて試運転が開始され、2019年3月のダイヤ改正で三陸鉄道へ移管される。また、2011年7月豪雨災害で被災した只見線は、福島県などの懸命な存続を請うた上、JR東日本は「上下分離方式」での存続を決定した。

地球温暖化に伴い異常気象が到来する中、頻繁に発生する自然災害により、多くの地域で路線やバス転換への動きに拍車がかかっていることは予想に難くない。そのことにより、関係自治体と

自然災害を乗り越え、未来の職場を見据えてチェック機能を高めよう!!

住民にも大きな負担として重くのしかかっているだろう。

国鉄改革から30年経った今、「変革2027」では、人口減少などによる経営環境の変化への対応として、私達の働き方が系統の枠を超え大胆に変革されていく。国鉄改革に匹敵する「変革」が眼前に迫っている。会社の将来を指し示す重要な経営方針であり、今後施策も進められてくる。現在、職場では「社友会」主催の説明会として支社幹部による説明が行われている。職場の説明では「どんな」「納得感がな」という声も聞く。会社の重要な経営戦略を経営陣がどのように考えているのか、社員一人ひとりと共有していかなければ、絵に描いた餅と言わざるを得ない。

このような経営環境の急変をJR東労組としての確に捉えておく必要がある。そのために全系統、全職場の課題として、会社が示す施策の内容を自らの職場に照らし合わせ、将来の職場を創造していく事が重要だ。会社の意思として「変革2027」が示されたことを労働組合として会社の発展を目指していく上で、重く受け止めていかなければならない。そして、施策に真正面から向き合う事を前提に「守るもの」と「変えていくもの」を明確に、会社の「実態ありき」の硬直した姿勢・議論に対し労働組合のチェック機能を高め、組合員が理解し納得できる施策としていかなければならない。

現在、JR東日本の将来を左右する各種施策も目白押しである。職場実態を掴み地方本部との連携を密にしながら、組織の現状を踏まえ責任感を高め交渉に臨んでいる。申7号「労使間の取扱いに関する協約の改訂」に関する交渉も終了し、今後速やかな締結に向けて整理していくこととなる。

JR東労組は、秋のたかひを通じて労働組合としての責務を果たすために生まれ変わる。各種施策と向き合い「安全・健康・ゆとり・働きがい」の創造に向け、厳しい環境下で奮闘する組合員との連携を更に強化する。そして、組合員の利益を共に守り抜くため、決してJR東労組を脱退してはならないことを強く訴えたい。当たり前の労働運動を押し進め、共にこの企業の未来に責任を持つJR東労組への再結集を立ち取る。

安心して働ける職場環境を目指して

「労使間の取扱いに関する協約の改訂」に関する申し入れ (9月7日提出)

8月29日に、平成27年10月1日に締結した「労使間の取扱いに関する協約」の有効期間が満了することに伴い、会社から一部改訂について通知がありました。今回通知があった改訂は「労使間の取扱いに関する協約」で、「労使間協議」や「便宜供与」「紛争処理」など労使間のルールに関する協約です。働く上での労働条件を定めた「労働条件に関する協約」について変更はありません。

JR東労組は9月7日に申7号として申し入れをおこない、9月12日に団体交渉をおこないました。交渉の冒頭、これまで

の取扱いと大きく変わることではなく、組合活動を規制する旨ではないことを確認しました。組合員の雇用と利益を守るため、JR東日本の発展及びこれを基礎とした労働条件の維持向上を図る協約の維持向上を図る協約の締結に向けて議論しました。そして、協約締結に向けて整理をおこなっています。今後、内容や団体交渉等の詳細についてはお知らせしていきます。

「安全・安定輸送の確保を目指す」と「職場の不安解消を求める申し入れ」 (8月2日提出)

JR東日本の社会的責務として、安全・安定輸送の確保があります。2020年のオリンピック・パラリンピックも刻々と迫ってきています。最近では台風や土砂崩壊、河川氾濫などの自然災害も多発しており、危険は身近にあり、系統を問わず危険の芽を摘み取って安全を築いていくことが必要ではないでしょうか。一方、昇職・昇進試験、転勤などを理由にした脱退

は、働く人を守ることに繋がっています。今回の改訂を機に、労働組合の必要性を今一度職場で議論しましょう。

JR東労組申5号 2018年8月2日

東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 深澤 祐二 殿

東日本旅客鉄道労働組合 中央執行委員長 山口 浩 殿

安全・安定輸送の確保を目指す、職場の不安解消を求める申し入れ

JR東労組は、18年間において情勢認識を見誤ったことを反省し、健全な労使関係を築くための新執行体制をスタートさせました。そのような中、安全・安定輸送を脅かす列車遅延が相次ぎ、悪質なマスコミは内部発行紙まで配布しています。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が、鉄道事業者として、より安全で安定した輸送の確保を労働者から求め、大会の成功に向けて貢献すべきと考えます。そのためには健全な労使関係の構築を基に、風通しがよく安心して働く職場が求められています。一方で、職場では試験や昇進、転勤などを理由にした脱退希望とも捉えられる事象が発生しており、不安な気持ちを抱えながら業務に就いているとの声も聞かれています。従って、労使が真摯に向き合い、職場の不安を解消し、安全・安定輸送をつくり出すために下記の通り申し入れますので、会社側の真摯な回答を要請します。

記

- 2020年東京オリンピック・パラリンピックの成功に向け、職場の不安を解消し、安全・安定輸送を創り出すことを労使の共通認識とすること。
- オープンシッピング制の原則に則り、両組合によって試験・昇進・転勤などについて差別を行わないこと。
- 組合加入を理由とした不利益な取扱いを行わないこと。また、加入にあたっては、組合の運営に介入しないこと。

以上

JR東労組申7号 2018年9月7日

東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長 深澤 祐二 殿

東日本旅客鉄道労働組合 中央執行委員長 山口 浩 殿

「労使間の取扱いに関する協約の改訂」に関する申し入れ

JR東労組本部は、「労使間の取扱いに関する協約」の締結期限を迎えるにあたり、改めて組合員の雇用と利益を守るために、協約の目的である労使関係の維持と健全な労使関係を確立し、社業の発展及びこれを基礎とした労働条件の維持向上を図る協約の締結に向け、積極的に議論を行っています。今回より「労使間の取扱いに関する協約」の改訂についての通知を受けましたが、改訂により、組合員の便宜を害する状況になることや、正当な組合活動の自由が奪われ、不利益な扱いとならないことを要請します。変更する場合はその必要性や、この間の経過も踏まえた納得感があるものでなければなりません。今後の社会の大きな変化へ適応すべく「変革2027」が示されました。また、社会全体として2020年オリンピック・パラリンピックの成功が期待されています。その前提は安全・安定輸送の実現であり、職場が安心して働ける環境であることは言うまでもありません。そして組合員の支えとなる「労使間の取扱いに関する協約」の締結に向けて真摯に向き合うことが重要と考えます。したがって、下記のとおり申し入れますので、会社側の真摯な回答を要請します。

記

- 第3条（非組合員の範囲）について、(2)に「現場職員の長」を明記する理由を明らかにすること。また「宿舎管理人」を追加する理由と、その範囲を明らかにすること。
- 第7条（経営協議会協議委員）について、本部・本社の委員数を12名以内とする理由を明らかにすること。同様に、地本・支社側の委員数を7名以内とする理由を明らかにすること。
- 経営協議会については、協議委員の参加を基本とし、第11条1項に定める関係者は協議委員の数は別とすること。

