緑の風 JREU TIMES

JR東労組（東日本旅客鉄道労働組合）
〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷5-24-1
東日本旅客鉄道株式会社 代々木総合事務所 5階
電話　03-5315-0941
発行人 佐藤英樹　編集人 湯ノ目亜矢子
2022年9月20日
第７４０号
毎月１回20日発行／一部20円
（組合員の購読料は、組合費に含む）

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

国鉄改革から35年が経過し ローカル線の存廃議論が再浮上！

現状を捉え返し、私たちの働き方にも関わるローカル線の将来を考えよう！

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会　特徴的な議論経過

〇7月25日発表の提言の要旨
・危機的状況のローカル鉄道について、沿線自治体、鉄道事業者からなる協議会を設置し、協議する枠組みを創設
・要件は「対象線区における平常時の輸送密度が1，000人以下（１時間当たりの最大旅客人員が500人はのぞく）」「広域的な調整が必要」の２点
・協議開始後、最長でも３年以内に、沿線自治体と鉄道事業者が合意の上、対策を決定すべき

〇鉄道とバスの走行キロあたりの経費を初公表
　ＪＲ旅客会社：5，354円　　バス：全国491円

〇ＪＲ東日本での平均通過人員1，000人/日未満の線区は15線区

八戸線	851	飯山線	576	陸羽西線	343
陸羽東線	850	大湊線	533	北上線	306
大船渡線	754	津軽線	452	只見線	271
釜石線	743	米坂線	373	気仙沼線	232
五能線	597	花輪線	357	山田線	174

（単位：人）

出典：国土交通省「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」

今後のローカル線のあり方について国交省の「有識者検討会」が提言を示す

国土交通省が2月に設置した「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」は7月25日、検討会でまとめたローカル線区のあり方に関する提言を発表しました。

今回の提言では、危機的な状況のローカル線区について、沿線自治体が中心となって協議会等を設け、将来に向けた地域モビリティのあり方について検討を進めることが基本原則であると示しています。一方、基本原則がうまく機能しない地域や線区において、「利用者の著しい減少などを背景に利便性および持続可能性が損なわれていること」「関係者の合意形成にあたって広域的な調整が必要と認められること」の2点を満たす線区については、鉄道事業者または自治体の要請を受けた国が協議会を設置、3年以内に対策を決めると示しています。

ＪＲ各社については具体的な数値を定め、旅客の輸送密度（1日あたりの平均利用者数）が1000人未満、かつピーク時の1時間あたりの輸送人員が500人未満を一つの目安とし、一方で拠点都市間を結ぶ特急列車の運行線区や、貨物列車が多数運行されているなど、鉄道ネットワークの構成路線として重要な線区については、国が設置する協議会の対象外とすると示しています。

検討会では、「守るものは鉄道そのものではなく、地域の足であるとの認識」のもと、廃止ありき、存続ありきという前提を置かずに協議するべきと提言がされました。

ＪＲ東日本もローカル線35線区66区間の輸送密度を公表

有識者検討会の提言があった3日後、ＪＲ東日本は有識者検討会が示す1000人未満ではなく、2000人未満の35路線66区間の2019年度の収支を示しました。

新聞の取材で深澤社長は「輸送密度で一律に判断せず、区間別の状況を踏まえる方針」を強調しました。一方で、鉄道は大量輸送が前提だとして「利用者が少なければ、もっと適切な交通モードがある」と触れ、その代替えとしてバスやバス高速輸送システム（ＢＲＴ）、自治体がレールや駅舎を保有・管理し、鉄道会社がサービスを担う上下分離方式、第三セクター移管などを示し、そのモデルがＪＲ東日本管内にあると説明しています。

また有識者検討会の提言には、事業者と自治体が路線の存廃を議論する国主導の「協議会設置」が盛り込まれていますが、深澤社長は協議会の設置を待たず議論を進めるとし、9月の定例記者会見では、今秋から利用者数が少ない線区、減少率が高い線区から説明を始める考えを示しています。

廃止ありきではないとするも、赤字路線から撤退の思惑が

国鉄改革以降、ＪＲ東日本は首都圏や新幹線収入で地方ローカル線の赤字をカバーし収益を出してきました。しかし35年が経過し、新型コロナウイルスの影響の長期化や少子高齢化、都市部への人口の集中など社会の変化、固定費の割合が大きい経費構造のＪＲ東日本にとって、利用者の減少が著しい地方ローカル線は経営の大きな課題でもあります。

ＪＲ東日本がローカル線の輸送密度を公表して以降、路線の沿線住民や自治体では鉄道維持を求める声が多く上がっています。それは鉄道は沿線住民の単なる移動手段ではなく、地域の経済、文化をつなぐ重要な路線であり、極めて公共性の高い事業だからです。廃線ありきでは更なる地方の衰退が加速し負の連鎖に陥りかねません。

職場から、地域と共にローカル線のあり方の議論を巻き起こそう！

現在、国土交通省主導で地方線区の再構築に向けて検討がされていますが、地方ローカル線は国民の税金でつくった固定資産であること、地域と観光客から愛着が持たれていることから、ＪＲに一任するだけではなく国も維持存続に向けて協力する姿勢が必要です。また一方でＪＲ東日本も貴重な固定資産を承継して経営を行ってきている結果、順調に経営を成り立たせてきたことも忘れてはなりません。

人口減少社会と自然災害の頻繁な発生を迎えた今、国民のための鉄道をどう維持存続させていくか、単にローカル線の問題と切り縮めることなく自らの職場と雇用の問題として「新たな施策に対する５本柱」を基に、地域と共に職場から運動創りをしていきましょう！

赤エンピツ

90歳になった父は子どもの頃を満州で過ごした▼76年前の満州では、ソ連が参戦すると事前に察知していた日本軍は、日本人居留民を放棄して部隊を南下させた。ソ連軍の中にとり残される形になった住民は右往左往。当時14歳だった父は、男の老人と共に２００人の女性や子どもを束ねて南を目ざした。中国人から食べものを分けてもらったりしながら、昼は身を潜めて夜に移動し、終戦から一年後の１９４６年に命からがら釜山にたどり着いた。途中、３歳の妹は栄養失調で亡くなり、大陸で憲兵だった兄はとっくに復員してたという▼父は「国が言うことはウソばかりだ」と言う。今はどうだろう。「国葬」では首相の一存で湯水のごとく税金を投入するばかりか、弔意さえ強制される。権力の暴走を食い止めてきた日本国憲法が、戦争を知らない政治家によって「改正」されようとしている。それらを擁護するコメントで思いのままに誘導されてはいまいか。おかしなことがおかしいと気付かなくなってはいけない▼「戦争なんか何一ついいことはない。」これが実際に戦争を経験した父の言葉である。（Ｍ・Ｔ）

起きている事象を把握し、「安全・健康・ゆとり」を守るために立ち上がろう！

8月31日、ワンマン化や保守作業のデジタル化などを促進することで、鉄道業務にかかわる人員を約4000人削減し、流通や不動産など非鉄道事業へと配置転換させる方針が報道されました。これに合わせるように職場では「柔軟な働き方」によって兼務や多能化、人事異動が急ピッチで行われ、「ついていけない」との声が多数寄せられています。

人口減少を見据えた諸施策に向き合いつつも、「安全・健康・ゆとり」が失われることがあってはなりません。生活基盤の安定と心身の健康が保たれる働き方を求めるためにどうすべきかを考えましょう。

生活実態と業務実態を踏まえない異常な人事異動が急増！

北上新幹線保線技術センターでは、異動の事前通知が〝意識付け〟もなく出されました。他の社員には意識付けが行われているにも関わらず、本人には突如として希望と全く異なる異動先を事前通知されたことに対し、当該組合員は「簡易苦情処理」を提出しました。

また、大宮支社では、「新たなジョブローテーション」の趣旨を踏まえない人事異動により3名の病欠者が生じています。営業統括センターから駅信号へ転勤したケースでは、会社は団体交渉で「異動は病欠の一要因」と回答し、他の理由は何かを問うても回答できず、直接本人に聞いたらどうかと指摘しても「できない」と回答し、病欠の要因を明らかにしようとしません。また、運転職場で異動を慫慂されたケースでは、診断書に「異動によるストレスが大きな要因」と記載があるにも関わらず、会社は「異動は一要因」と繰り返すばかりです。

そして、東京支社では組織再編施策の準備に追われる中、突如として希望に反する出向が事前発令され、引継ぎもままならない状態となっています。

健康経営とは名ばかりの、社員の心を蝕む異常な人事異動がなされている現実は、他人事ではありません。決して許さず、厳しい状況下にいる仲間と連帯してたたかいましょう。

意識付け・本人希望なしでの事前通知！

9月16日、北上新幹線保線技術センターの組合員に10月1日付で八戸新幹線保線技術センターへの転勤の事前通知が意識付けもなく出されました。納得感がない当該組合員は組合員だからできる「簡易苦情処理」を提出しました。

問題点

1、事前の意識付けがなく、事前通知が出された
2、本人希望は北上地区での「出向」か「在来保線」
3、他の社員は事前の意識付けがあった。
4、在籍の長い他の社員が八幹保を希望している中で、在籍3年2カ月での転勤
5、疑問をもった本人が現場長と話をした際の内容

本人と現場長とのやり取り(一部)

本　人：他の社員は事前情報があったが、自分は発令通知が出るまで事前情報が全くなかった。規程上はいいとしても、差別や人間味が無いと感じる。社員一人ひとりの生活がある中で、事前に相談が無いのはひどいと感じる。

現場長：**理由は無い。14 日前であれば異動の準備ができる。差別を感じるのは勝手である。**

本　人：転勤してまでも働きたい会社だとは思えない。

現場長：**当社は異動ありきである。転職は個人の判断である。**

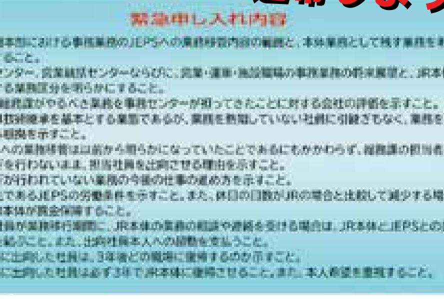
異常な人事異動を許さず、連帯して共にたたかおう！

組織再編準備中、業務の引継ぎもできないまま 業務実態・本人希望を無視して出向！

10月1日、東京支社が首都圏本部として組織編成を行うにあたり、準備が急ピッチで進められています。組織再編成施策の中で、東京支社の総合事務センターの業務が移管されることが明らかになり、担当者が準備や引継ぎに追われている中、本人希望を無視した出向の事前発令が行われました。

JR東労組東京地本は、「いま職場では、社員への説明もなく、納得感もないままに矢継ぎ早に打ち出される施策に対し、疑問・不信感ならびに将来展望を喪失するといった失望感さえ漂っています」と打ち出し、経営幹部と現場組合員・社員の認識一致と納得感を求めて、緊急申し入れを行いました。

連帯しよう！


緊急申し入れ内容
1. 首都圏本部における事務業務のJEPSへの業務移管内容の範囲と、本体業務として残す業務を明らかにすること。
2. 事務センター、営業統括センターならびに、営業・運輸・施設職場の事務業務の将来展望と、JR本体が管轄する業務区分を明らかにすること。
3. 本来、総務課がやるべき業務を事務センターが担ってきたことに対する会社の評価を示すこと。
4. 鉄道は技術継承を基本とする業態であるが、業務を熟知していない社員に引継ぎもなく、業務を引き継げる根拠を示すこと。
5. JEPSへの業務移管は以前から明らかになっていたことであるにもかかわらず、総務課の担当者への引継ぎを行わないまま、担当社員を出向させる理由を示すこと。
6. 引継ぎが行われていない業務の今後の仕事の進め方を示すこと。
7. 出向先であるJEPSの労働条件を示すこと。また、休日の日数がJRの場合と比較して減少する場合は、JR本体が賃金保障すること。
8. 出向社員が業務移行期間に、JR本体の業務の相談や連絡を受ける場合は、JR本体とJEPSとの業務契約を結ぶこと。また、出向社員本人への報酬を支払うこと。
9. JEPSに出向した社員は、3年後どの職場に復帰するのか示すこと。
10. JEPSに出向した社員は必ず3年でJR本体に復帰させること。また、本人希望を重視すること。

9月15日、総合事務センターの組合員（東京地本副委員長）に出向の事前発令が行われました。この組合員は、事前の面談の中で、出向自体は否定しないものの、業務移管に伴う引継ぎに時間がなさすぎること、業務移管する業務が膨大であり、整理がつくまで任務を負わせてほしいと訴えましたが、その本人希望を無視し、出向が事前発令されました。

職場の働きがい・責任感を奪う経営姿勢をただすべきだ！

労使議論もなく「やってみよう」の精神で問題続出！

組織再編の施策が各地方で提案され労使議論が行われていますが、労使議論が行われる前に施策が先行して進められ、問題が発生している職場があります。

田端統括センターが2023年6月に発足予定として提案され、現在労使交渉に向けた準備を行っています。しかし、労使議論が行われていないにも関わらず、田端運転所では駅業務の見習いを10月から副長が先行して行い、乗務員も11月から行うことが説明されています。

管理者や乗務員は日常業務を抱えているにも関わらず「とりあえずやってみよう」「歩きながら考えよう」といった思考で、発生する課題も議論されないまま施策が先行して進められています。これでは、安全が最優先されるべき鉄道事業として成り立たないのではないでしょうか。片手間で短時間での経験で成り立つほど営業職場の業務は単純ではありません。施策を担う社員からは「会社を辞めたい！」「こんな施策おかしい！」といった悲痛な声が出ています。

施策を実施するにあたり、労使で議論を積み上げ、発生する課題の克服をめざしていかなければ、安全が蔑ろになるだけでなく働く者の「安全・健康・ゆとり」を守ることができません。

本人希望や生活設計を無視した人事異動や出向 十分な教育がないまま、不安な中で新たな仕事 他人事ではない！

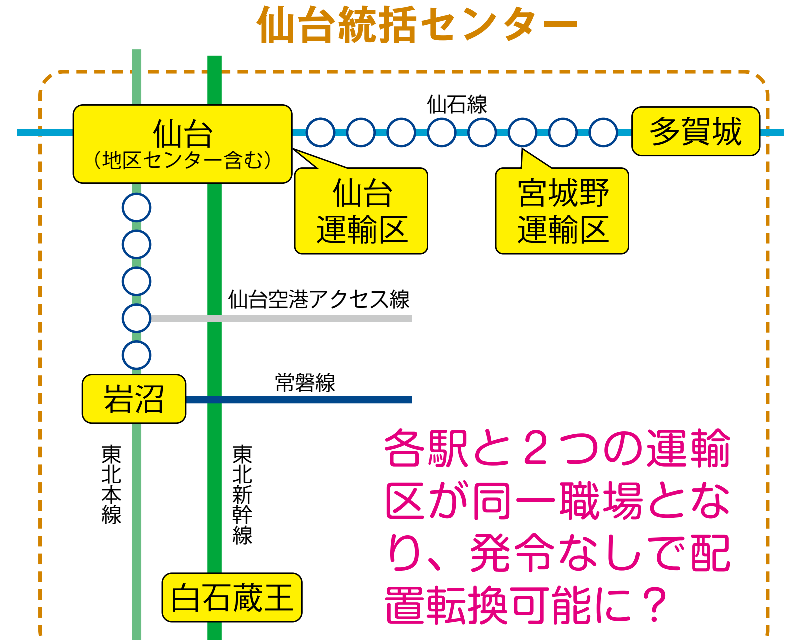
統括センター化により、フリーハンドで配置転換？

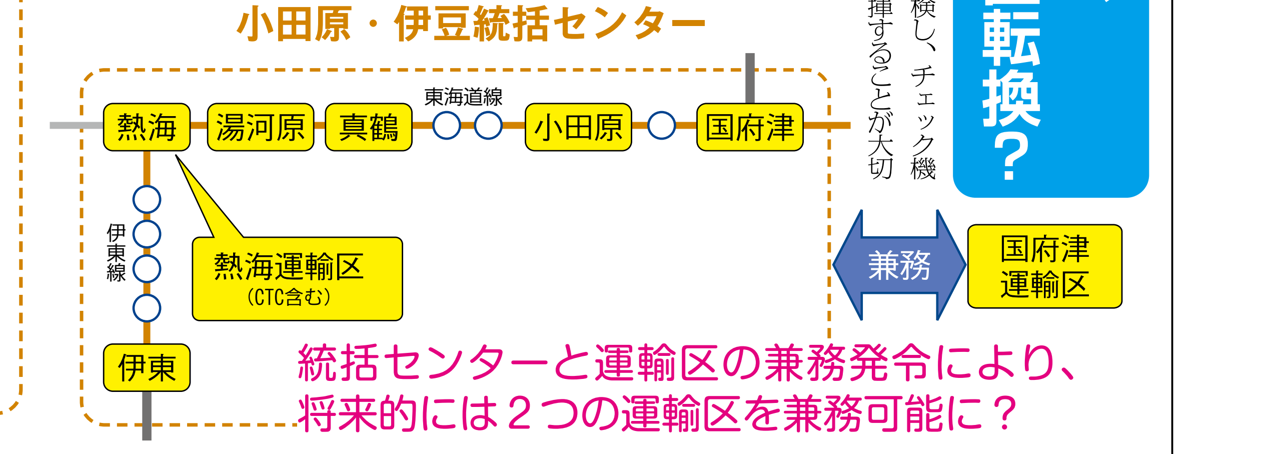
「新たなジョブローテーション」については、団体交渉で「本人が描いたキャリアプランの実現に向けて、任用の基準に留まらず社員の希望を把握する」ことを労使確認するなど、自らの描いたキャリアプランを大切にする施策です。しかし、統括センター化などの組織再編に乗じた、ジョブローテーションの趣旨に踏まえない人事運用が危惧されています。

今年度末のダイヤ改正で「仙台統括センター」が発足し、駅と運輸区を統合した社員数600名規模の大きな職場が生まれます。特徴的なのは、一つの統括センターに2つの運輸区が含まれる点です。これにより仙台運輸区と宮城野運輸区は一つの職場となり、異動や兼務発令をすることなく、現場判断で今日は仙台運輸区、明日は宮城野運輸区という働き方が可能となります。

また、今年7月には「小田原・伊豆統括センター」が発足しました。駅と熱海運輸区を統合した職場ですが、特徴的なのは、国府津運輸区がこの統括センターに兼務発令されている点です。訓練次第では、現場判断で国府津運輸区と熱海運輸区の両方の行路が乗務可能になるのではないでしょうか。

統括センター化や兼務発令で「何でもアリ」の職場づくりが進められていますが、このような人事運用は「新たなジョブローテーション」の趣旨とはかけ離れています。安全と本人の生活基盤を第一に、経験年数と将来設計などを踏まえたものが「自らのキャリアプラン」であり、それを大切にすることが「ジョブローテーションの趣旨を踏まえる」ということです。今一度、自分達の職場を点検し、チェック機能を発揮することが大切です。





柔軟な働き方を進める一方、経験不足・教育不足による事故・事象が相次ぐ！

これまでの働き方は、一つの担務を年単位で経験することで技術力や判断力を磨いてきました。また、不安な部分は経験豊富な先輩社員の助けを得ることで、安全上のリスクをカバーしてきました。一方、最近は経験の少なさや知識不足によって判断を誤り、事故・事象につながるケースが増えています。その背景には柔軟な働き方や多能化による教育訓練の不足も見え隠れしています。

ある駅では、ポイント融雪器の点検を行うため、管理者が列車見張員を行いました。その方は当該駅での見張業務は初めてであり不安を抱いていたものの、責任感から見張業務を引き受けました。その結果、列車接近警報装置が点滅したものの、列車進来はないと思い込んでいたため確認に手間取りすぐに退避指示を出せず、触車寸前で退避し命が救われました。列車は作業箇所を50m超えて停車し、作業者の一人は襟首をつかまれて退避しています。他の作業者の方々は、当該駅での見張業務が初めてであることを認識していませんでした。

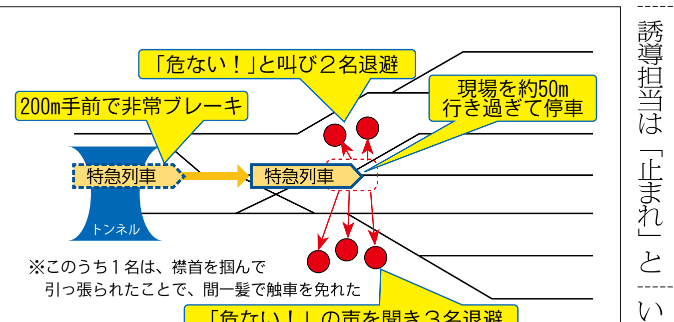
また、ある車両センターでは、グループ会社にて推進運転での入換を行っていたところ、誘導担当からの無線での入換合図が途切れたことを疑問に思いつつも停車せず、入換車両が建屋入口のシャッターに衝撃する事故が発生しました。一方、貫通扉部分に立っていた誘導担当は「止まれ」と無線で合図し続けたにも関わらず停車しないため、シャッターへの衝撃直前で車内に避難し無事でした。この職場では頻度の少ない推進運転等の訓練を行うよう求めていましたが、実施されてきませんでした。事故後、ようやく訓練が実施されています。

いずれの事象も教育やフォロー体制が整っていれば防げた可能性が高いと言えます。JR東労組は「柔軟な働き方」による多能化で様々な業務の知識や経験が薄くなり、素人集団になることを危惧していますが、その前兆とも言えるのではないでしょうか。

・不安なまま従事し、あわや触車

駅構内ポイント融雪器点検にて、列車接近警報装置が作動中なのに列車見張員が退避指示を出さず、あわや触車

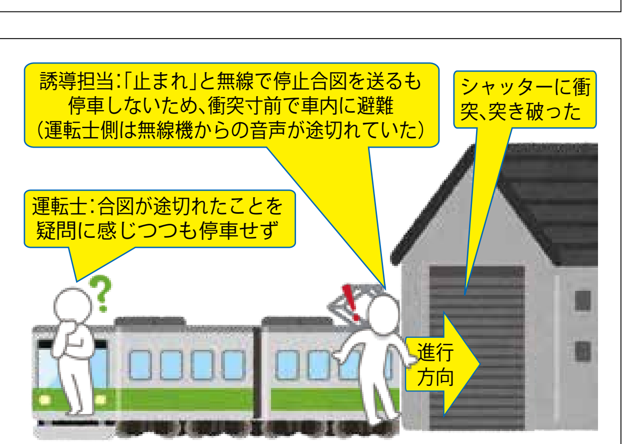
- 見張員は不慣れで不安を感じていたにも関わらず、従事してしまった
- 「作業後の別業務が気になっていた」との背後要因は報告書から削除



・十分な訓練が行われないまま、衝突

車両センターでの推進運転時、停止位置を行き過ぎて検修庫のシャッターに衝突

- 「無線機での合図が途切れたら止まる」というルールはあったが、合図が途切れたことを疑問に感じつつも停車させなかった
- 推進運転は頻度が少ないため訓練の実施を再三求めていたが、実施されていなかった



東の風

9月11日の沖縄県知事選挙は米軍普天間基地の辺野古への移設に反対する現職の玉城デニー氏が大差で再選した。沖縄の民意は改めて「辺野古ノー」を明確にし、安全保障議論より外交重視を唱える現職を支持したことは、台湾有事の際に沖縄が最先頭で巻き込まれる危機感でもあり、私たちは重く受け止めなければならない。

8月31日、「ＪＲ東日本、鉄道事業社員４０００人縮小へ」という記事が突如として報道された。２０２５年～２０３０年にかけ、定年退職による自然減とワンマンなどの効率化を進めつつ、コロナの影響で今後収入が見込めない鉄道事業から、成長分野である不動産や流通事業に社員を配置転換するというものである。この間、ＪＲ東労組は労使議論を通じて、何事においても本人希望が重要であることを主張してきた。私たちの働き方に影響を及ぼしかねない内容でありながら、事前の社員説明もなく〝会社方針に黙ってついてこい〟と言わんばかりの姿勢であり、労使議論を軽視するような経営姿勢を認めることは出来ない。会社都合だけでの配置転換などありえず、今の会社には納得感のある丁寧な説明が欠けている。組織として強く求めるものである。

一方で先達が血と汗と涙でつくり上げた国鉄改革から35年、進みゆく人口減少など取り巻く環境は大きく変化している。避けて通れない課題の一つにローカル線問題がある。国交省のローカル鉄道のあり方を議論する有識者検討会が7月に赤字路線の存続についての提言を示した。今後、対象となる路線に対して国と自治体、そして事業者が協議していくこととなるが、ＪＲ東日本も国交省発表の3日後に赤字路線の収支を発表しており、事前に鉄道各社と国が連携していたと見てとれる。会社は「廃止ありきではない」と強調するが撤退の思惑が透けており、地方からは「鉄道は沿線住民の単なる移動手段ではなく、地域の経済、文化をつなぐ重要な路線であり、極めて公共性の高い事業を担っている事を忘れないでほしい」と反発の声が上がっている。コロナ禍に隠れ「赤字だからしょうがない」という国民世論と、私たち自身にも「赤字だから」「利用者がいないから」と納得させようとしている状況がつくられる中で、鉄道に携わる者として地域の足と私たちの雇用にも関わる問題に向き合うときである。

そして今、会社は「変革２０２７」の実現に向け、①「柔軟な働き方」、②「組織再編」を進めているが、今回の③「ローカル線問題」を見ると、重くのしかかる固定費削減に向けた構造改革だけでなく、国と一体となって赤字ローカル線問題を整理しつつ、マルチに働く社員にするための意識改革＝労務管理の強化を目的に、３つがセットで進められていると見るべきである。

一方で見ておかなくてはならないのは「鉄道による軍事輸送」の可能性である。5月19日に国交省が行った「今度の鉄道物流のあり方に関する検討会」で、防衛省はウクライナでのロシア軍侵略にふれ、鉄道は物資や兵士を輸送する重要な手段だと述べ、国交省も「日本での軍事輸送は正面から考えなかったが、現在は検討しており費用負担も含め議論しなくてはならない」と述べている。もし台湾有事が起これば沖縄が出撃拠点になるとも言われ、沖縄方面に私たちがその軍事輸送を担う可能性も否定できない。ウクライナの現実を見れば、開戦後も鉄道は一日も止まることなく運行されている一方、鉄道労働者１２４名の尊い命が失われている。その意味で、沖縄の問題やローカル線の問題、そして鉄道事業４０００名削減問題などを、点で見ることなく、線につなげて、私たちの将来にどのように影響するのかを多面的に見ることが重要である。

黙っていても何も変わらない。行動しなければ現実は変わらない。そしてこの課題を避けて通ることは出来ない。私たちは現実を直視し「新たな施策に対する5本柱」を基礎に、組合員や未加入者との議論をつくり出し、そして鉄道を利用する地域の皆さんや支援いただいている外部の皆さんと連携してこの課題を乗り越えなくては未来はない。今こそ自らの問題として、仲間の雇用を守った国鉄改革の教訓を現在的に生かし、「何をなすべきか」すべての仲間に訴え、職場から議論をつくり出そう。

ＪＲ発足最大の変革と捉え、
会社施策とローカル線問題に立ち向かおう！

現業機関における新たな役割について サービスマネージャーの見直しについて

解明交渉を行う！

ＪＲ東労組は、会社より提案された「現業機関における新たな役割について」と「サービスマネージャーの見直しについて」に関して、職場からの不安の声を受け、申２号・申３号で解明申し入れを提出し、団体交渉を行いました。（詳細は業務部速報をご参照ください）

「変革2027」の実現にあたり、「柔軟な働き方」や「組織再編」も含めた各種施策は密接に関連します。矢継ぎ早に進められる施策に対し、職場では説明もままならないままに物事が進められ、説明する側・される側どちらも不安・不信感を抱く状況となっています。

今後、職場の声をもとに基本申し入れを行い、団体交渉にて要求実現を目指していきます。

申２号
「現業機関における新たな役割について」に関する解明申し入れ（９月13日団体交渉）

組合：イノベーティブスタッフを新設するに至った課題は何か？

会社：変革2027の実現に向けて、柔軟な働き方や組織再編をこれまで議論してきている。鉄道事業だけでなく、IT・Suica事業や生活サービス事業など様々な事業、働く領域が現業機関において広がっている現状である。課題は様々あるが、情勢が変わっていく中で、現場において牽引していく役割を期待して新設する。

組合：イノベーティブスタッフは何をするのか？規模感はどれくらいなのか？

会社：一般社員の中で、中心的に役割を担ってきている人たちの活躍を推進していく。鉄道事業だけではなく、支社が行っていた調整や融合、プランニングなどを行い、サービスを提供し稼いでいく現業機関となり重みが増していくことになる。作業ダイヤ等の業務ではなく、非定型業務が中心になる。業務面で管理者の補佐をしていただく。管理者ではないので、人事評価は行わない。イノベーティブスタッフという担務はない。融合と連携は担務だけでなく、箇所を越えることも念頭にある。駅や乗務員区で発令されれば内勤になると考える。イノベーティブスタッフは職場を管理するわけではないので定数管理するものではない。求められる役割に合わせて配置する。

組合：イノベーティブスタッフの指定基準は何か？

会社：二次的発令として会社が発令していくことに変わりはない。現在の業務主務はイノベーティブスタッフに包含されるために基本的に発令されることになる。指導担当と二重発令することもある。

組合：職制・指揮命令系統との整合性はあるのか？

会社：主務職の役割は変わるものではないし、職制、指揮命令系統は変わらない。

申３号
「サービスマネージャーの見直しについて」に関する解明申し入れ（８月30日団体交渉）

組合：サービスマネージャーが果たしてきた役割は何か

会社：場所に捉われずにお客さまのニーズに応える案内、フレキシブルに対応することで、サービスレベルの向上に中心的な役割を担っていただいた。定例的な作業ダイヤではなく、機動的に臨機応変に対応できるからこそ駅のサービスレベル向上に大きな役割を果たしてきた。

組合：サービスマネージャーの配置駅は多くの乗降人員がある駅や、地方の拠点駅であり、配置するなりの特情や特殊性があると考えるがどうか。

会社：ＮＦ2008でも議論してきている。大駅であり、お客さまのニーズが多いことから配置してきている。

組合：サービスマネージャーが担っている業務はこれからも必要な業務であり「人ならではのきめ細やかな対応」はこれからも重要だ。

会社：全てサービスマネージャーが行うのではなく、職場総体で役割分担しながら行っていく。駅の特性に合わせて案内することが重要。制度としてのサービスマネージャーは解消するが、業務に必要な体制は確保する。

組合：サービスマネージャーとしての知識や経験などをどのように継承していくのか。過渡期だからこそ指導・教育していくためにも解消すべきではないのではないか。

会社：今まさに過渡期であり、よりよいものにしていくために議論しているところである。各駅でサービスマネージャーがどのような仕事をしていたのか、特情を見ながら、丁寧に整理していくことだ。

組合：サービスマネージャーを目指している人もいる。

会社：キャリアビジョン、キャリア形成はこれまで以上に複線化していく。営業統括センター、統括センターもできていくので、幅広く経験を積んで多能化、できるスキルを広げていくことができる。目指すべきところは一つではない。

「新たな施策に対する５本柱」に基づき、
「安全・健康・ゆとり」ある職場を仲間と共につくり出そう！

ＪＲ東労組青年部第38回定期委員会

スローガン

全青年部員の実践で10年後、
20年後のＪＲ東労組の未来を切り拓こう！

「労働者の立場」を自覚する運動で組織を強化し、
１万人組織の実現をめざそう！

ＪＲ東労組青年部は8月21日、目黒さつきビルにおいて「ＪＲ東労組青年部第38回定期委員会」を開催しました。来賓として佐藤中央執行委員長をはじめ、ＪＲ貨物労組青年部より池尻青年部長、ＪＲ東海労より松山組織部長にご参加頂きました。

武田青年部長はあいさつで「昨年の定期委員会以降、青年部の存在意義について議論してきた。言いにくいことも言い合えるのは青年部の存在意義の一つ。将来を見据えた時にＪＲ東労組に残るのは自分たち青年部。今一度、自分たちの運動を振り返り、組織強化・拡大をつくり出す青年部組織をめざそう！」と提起しました。

佐藤中央執行委員長からはあいさつで「ポーランドの現地に立ってきた。戦争を過去のものにしてはいけない。ＪＲ発足35周年、今一度立ち向かうたたかいを学ぶべき。35年のたたかいを主体的に捉え返したたかおう」という激励を頂きました。

質疑では14名から発言があり、方針に肉付けがされました。

ＪＲ東労組青年部は、今年一年間『青年部だからこそできる運動を全青年部員で実践し、組織拡大をめざそう！』『22春闘の教訓を基に「労働者の立場」を自覚する仲間づくりを推し進め、経営姿勢に立ち向かう青年部組織をつくりだそう！』『えん罪・ＪＲ浦和電車区事件から20年！あらゆるテロにも戦争にも反対！本質を見極め、「抵抗とヒューマニズム」の精神でたたかおう！』の3つの柱を基に運動を推し進めていきます。

委員の主な発言

【組織強化・拡大について】▼自分が感じるＪＲ東労組の必要性について語ってきた。一人での運動の限界性を感じた。職場の仲間と共に実践していくことを学んだ▼自分の組織拡大の運動を振り返った時に、一喜一憂する運動になっていたことに気づいた。このような自分を変えて、議論する場を意図的につくり出す実践をしてきた。職場では、会社の狙いについて一方的な批判ではなく、何を一致させていくのかを明確にすることが重要。組合員と共にどのように実践していくのかが課題だ。

【加入を決意してくれた仲間から】▼18春闘のスト方針で脱退をした。その後の会社からの異常なまでの社友会への加入の慫慂（しょう）に疑問を持った。親身に話を聞いてくれたのはＪＲ東労組の役員であり、それが後押しとなって加入を決意した。会社の常軌を逸した行動に対応できるのは、ＪＲ東労組しかない。今後は自分が未加入者の不安や不満を聞き出していく▼脱退後も集会に呼んでもらって多くの話を聞かせてもらった。未加入の自分が参加して良いのか?という思いや、会社から何かやられるかもしれないという不安もあった。しかし、会社におかしいと言えるのは、労働組合にしかできないことだという事に気づき、仲間を思い、人間らしく生きていくためにはＪＲ東労組しかないと思い、加入することを決めた。

【平和運動について】▼沖縄平和研修に参加し、現地の人の声を聞くことの重要性を改めて学んだ。労働者とは何か?ということを学ぶことができた▼ヒロシマ平和研修に参加して、戦争は兵器しか生まれず、自分たちが幸せになることはないと感じた。

【会社施策について】▼統括センター化について、職場管理者はまともに説明できない現実。会社施策によって影響を受けるのは自分たち。自分ができることを見つけて、実践を重ねていくしかない▼営業統括センター化されて働き方が大きく変わった。今後も更なる労務管理に立ち向かっていく。

2022年度　中央常任委員会（敬称略）

青年部長	宮下　洋介	さいたま車掌区
副部長	中津川大地	つがる運輸区
〃	森田　隼士	鎌倉車両センター
〃	大竹　一輝	さいたま車掌区
事務長	内田　涼	盛岡運輸区
中央常任委員	七ツ田　卓	八戸運輸区
〃	三浦　隆徳	秋田運輸区
〃	鈴木　敬太	山形統括センター
〃	庄司　健人	佐原駅
〃	江村亜登夢	小田原・伊豆統括センター
〃	畠山　豪	大宮総合車両センター 保全科
〃	今村　直人	長野総合運輸区

サークル協議会　第33回定期総会

8月26日、ＪＲ東労組サークル協議会「第33回定期総会」を感染対策のためリモートを併用し、42名の参加で開催しました。

川島議長からは、「全体で結集する準備をしてきたが、感染拡大でリモート開催とした。苦しいけど前進しよう」と提起し、「コロナを乗り越え、前向きな議論をつくり出し、組織強化・拡大に向けてみんなで実践してきた。職場は本音で議論できているのか?仲間を大切にする空気をつくっていきたい。コロナ禍で大会等を開催できた、できないもあったと思う。課題を明確にし、大会のつくり方もしっかり議論していきたい。職場活動の否定がえん罪・ＪＲ浦和電車区事件であった。今、職場活動の否定はおろか、安全が脅かされている。ミスをして辛い思いをしている仲間に手を差し伸べるのもサークルの仲間である。コロナ前の感覚を取り戻しながら、サークル活動を前進させていこう」と、あいさつをしました。

下村中央執行副委員長からは来賓あいさつ、佐藤中央執行委員長からは「ウクライナ避難民支援カンパ現地支援の報告」をいただきました。

質疑では、サークルの現状や成功体験、加入への取り組み、コロナ禍における活動の悩みを共有しました。単独での開催が厳しくても、部同士が連携して取り組みを前進させていくとの発言があり、組織強化・拡大をサークルからつくり出す決意溢れる総会になりました。

この間、サークル協議会の活動を支えてくださった上原事務局次長が、定年退職に伴い退任されました。「えん罪・ＪＲ浦和電車区事件」から11月で20年、私たちサークル協議会はこれからも美世志会と共にたたかい、歩んでいきます。

2022年度　本部サークル協議会役員体制（敬称略）

議長	川島　淳	大宮運転区
副議長	石戸　亨	福島総合運輸区
〃	野中　広俊	立川営業統括センター
〃	伊藤　彰英	盛岡新幹線運輸区
〃	中島　匡	宮城野運輸区
事務局長	新田　英二	さいたま運転区
事務局次長	吉田　昌文	盛岡新幹線運輸区
〃	重久　拓也	横浜運輸区
〃	鈴木　佳織	本部

上原さん
お疲れさまでした!

新幹線協議会　第4回定期委員会

9月3日、東京地本会議室にてＪＲ東労組新幹線協議会「第4回定期委員会」を開催しました。本定期委員会は2019年に結成総会を行って以降、コロナ禍の影響により久しぶりに参加者が集まっての開催となりました。

浅沼議長のあいさつでは、8月に発生した豪雨災害、3月に福島県沖地震で発生した新幹線の脱線について新幹線職場のみならず、全組合員で奮闘し復旧してきたことが語られました。また先の参議院選挙において改憲勢力が3分の2を超え、ロシアによるウクライナ侵攻が行われている今だからこそ平和を希求する取り組みの重要性を改めて確認しました。

質疑では各職場で発生している問題点、変革という名のもとに進められる施策による歪み等の悲痛な職場の声が出された他、「新幹線総合車両センターにおける休業指示」や「新幹線車両センター業務執行体制の見直しについて」と雇用や労働条件に直結する大きな課題に向き合ってきた実践が語られました。また、組合員が少数の職場であっても組織の運動を前進していく実践的な発言がなされ、参加者全員がリモートではない熱のこもった議論を共有しました。

定期委員会には新幹線協議会の結成に尽力していただいた方々の参加もあり、広いエリアであってもお互いに向き合いながら議論することの大切さを認識し、更に職場からたたかいをつくり出すことを確認することができました。

新幹線協議会は「新たな施策に対する5本柱」を据えて、施策に真正面から向き合い、組合員と議論を重ねながら全員が働きやすい会社と社会の実現に向け、組織強化・拡大を今後も職場から推し進めていきます。

2022年度　新幹線協議会役員体制（敬称略）

議長	浅沼　宏優	盛岡新幹線運輸区
副議長	石戸　亨	福島総合運輸区
〃	近藤　隆行	盛岡新幹線運輸区
〃	高橋　孝一	小金井運転区
事務長	佐藤　伸也	盛岡新幹線車両センター
幹事	其田　洋輔	日本リーテック（盛岡）
〃	飯坂　竜也	盛岡新幹線運輸区
〃	藤村　祐輝	盛岡新幹線車両センター
〃	佐藤　武志	秋田運輸区
〃	橋本　直幸	新幹線総合車両センター
〃	高槻　直矢	仙台新幹線運輸区
〃	田代　正記	東京新幹線運輸区
〃	磯　裕二	大宮電力技術センター
〃	齋藤　裕介	新潟新幹線車両センター
〃	今村　直人	長野総合運輸区

運車部会　第30回定期委員会

7月23日、さいたま市民会館おおみやにおいて、第30回定期委員会を59名の参加で開催しました。

16名の委員から発言があり、職場現実や安全問題、新ＪＩＮＪＲＥやワンマン運転拡大などの各種施策に対する発言で委員会をつくり出してきました。ＪＲ東労組結成から35年、「えん罪・ＪＲ浦和電車区事件」から20年の節目の年であり、抵抗とヒューマニズムを基軸にしっかり声を上げていくこと、分科会との連携を強化し横のつながりを強化していくことを確認し成功裏に終了しました。

運輸車両部会は、「新たな施策に対する5本柱」に基づきチェック機能を発揮し、「安全・健康・ゆとり・働きがい」を持てる職場をつくり出すために、運動を展開していきます。

新役員体制（三役のみ・敬称略）

部会長	關谷　浩之	大宮
副部会長	三ケ田好幸	盛岡
副部会長	工藤　厚	盛岡
事務長	伊藤千恵蔵	盛岡

工務部会　第34回定期委員会

8月20日、目黒さつきビルにおいて第34回定期委員会を開催しました。来賓として佐藤中央執行副委員長、福田組織研修担当部長に参加いただき、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、盛岡・長野地本の2か所でリモート機能を活用し、35名の仲間が参加しました。

質疑では10名の委員から発言があり、組織再編・組織強化拡大・安全について職場での実践が多く出されました。

斉藤副部会長の総括答弁では、施策にしっかり向き合うとともに、私たちの運動の原点である「抵抗とヒューマニズム」に立脚し、「安全・健康・ゆとり・働きがい」のある職場づくりと、組織拡大に向けた運動を押し進めていくための1年間にする決意が述べられました。また、昨年から開催してきた各系統別意見交換会についても、未来に工務職場を残していくための有意義な議論が出来るように今後も継続していくことを確認しました。

新役員体制（三役のみ・敬称略）

部会長	杉本　博輝	大宮
副部会長	斉藤　誠	大宮
事務長	七海　勝彦	仙台

営業部会　第35回定期委員会

9月14日、東京地本会議室に46名の組合員が結集して第35回定期委員会を開催しました。

「現業機関における柔軟な働き方の実現」「変革2027の実現に向けた組織の再編」により、様々な事象が発生しており、質疑では「管理者が見習いをしないでてこ扱いを行う信号に従事した」「見習い中の社員が列車扱いを行った」等、要員不足を背景に「本人が大丈夫と言っている」「あいつは度胸がある」と教育が蔑ろにされている事象が報告されました。また「ナックルを開かずに連結作業を行う」といった事象も報告され、経験、知識が不足しており、異常時でも確実に一つひとつ多くの目で確認することの重要性も訴えられました。

営業部会は「新たな施策に対する5本柱」を基に組合員・未加入者から出された職場の課題を検証していきます。そして、職場の問題解決を通じて、組合員一人ひとりが職場で東労組への加入を訴え、組織拡大を実践していくことを意思統一しました。

新役員体制（三役のみ・敬称略）

部会長	能登　隆	盛岡
副部会長	鴨志田　淳	横浜
副部会長	富永　成巳	東京
副部会長	平田　正広	横浜
事務長	遠藤　慶宣	大宮

きかく部会　代表者総会

9月10日、仙台地本会議室において、きかく部会代表者総会を開催しました。来賓に中央本部と石川かんり部会長をお招きし、「やるべきことはやる。言うべきことは言い『安全・健康・ゆとり・働きがい』のある職場づくりを通し、きかく部会の旗の下に未加入者、離脱者を呼び掛けＪＲ東労組への再結集を勝ち取ろう！」のスローガンの下、総勢17名（1名ｗｅｂ参加）が集まりました。

この1年間の支社職場でのたたかいや出向先でのたたかいでの活動の前進と、3つの視点（①経営の安定に寄与するのか②労働者、お客さまの安全、健康は確保されているのか③社員の働きがいやりがいは向上するのか）で会社施策の検証を行い「安全・健康・ゆとり・働きがい」ある職場づくりを通し、きかく部会の旗の下に未加入者、離脱者を呼び掛けていくことを満場一致で確認しました。そして、仁戸田部会長の団結ガンバローで向こう1年の活動のスタートを切りました。

新役員体制（三役のみ・敬称略）

部会長	仁戸田茂樹	八王子
副部会長	関根　巌	東京
事務長	下雅意浩明	東京

かんり部会　第37回定期総会

9月17日、本部会議室において、かんり部会第37回定期総会を開催しました。中央本部より佐藤中央執行委員長、吉田組織研修担当部長、久能情宣担当部長のご来賓に参加を頂き、全体で19名が結集しました。

大宮地本の奥田座長の進行のもと、8名が発言しました。本人が全く希望しない職種・地域への強権的発令の横行や統括センター発足後の問題点の検証、今後のかんり部会の在り方等、各々の苦悩が語られました。

八木澤事務長の総括答弁の後、石川部会長の「組織強化・拡大を念頭に【愚直に正直に真っ直ぐに】労働者として進む」とした団結ガンバローで、互いの健闘と奮闘を誓い、盛況の内に終了しました。

新役員体制（三役のみ・敬称略）

部会長	石川　伸也	盛岡
副部会長	山本　政広	横浜
事務長	八木澤　冠	大宮

医療部会　定期総会

9月1日、本部会議室において、医療部会定期総会を開催しました。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて、感染者受け入れ医療機関としての不安や日本の高年齢化による医療従事の在り方が大きく変化しています。組合員が少ない中で離脱者・未加入者を含めて81名からアンケートを実施し、実態を掴んできました。医療従事の変化への対応に苦労している声が多く出されました。

これからも企業立病院としての責務と地域医療への貢献をするために、労働条件・労働環境の改善に向けて、医療部会は取り組んでいきます。

サークルからのお知らせ

ＪＲ東労組
第27回軟式野球大会

開催日
11月15日（火）～16日（水）

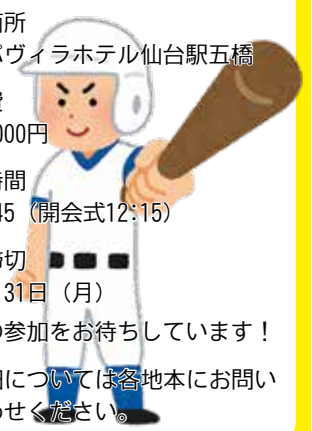
開催場所
多賀城市中央公園
多目的グラウンド
※国府多賀城駅から徒歩10分

宿泊箇所
アパヴィラホテル仙台駅五橋

参加費
11,000円

集合時間
11:45（開会式12:15）

参加締切
10月31日（月）

多くの参加をお待ちしています！

※詳細については各地本にお問い合わせください。