



私たちがこれまで、JR西日本
 の強権的な職場支配と管理体制を批判してきたが、いまのJR東日本も同様である。いずれ信じられないような大事故や人材倒産に追い込まれるのではないかと危惧している。なぜならば、電柱や倒木との衝突など、組合員やお客さまの命を奪いかねない事故が相次いでいるからだ。労働組合として仲間の叫びと怒り、苦しさを受け止め、職場風土改善のためにたたかい抜かなければならない。

国府津運輸区では、出発信号機が停止現示のまま起動した事象をめぐって2か月以上にわたり日勤教育が行われ、パワハラや人格否定、組合脱退工作を受け続けた結果、当該運転士は自殺を考え、病院を受診するにまで追い込まれた。

また、宇都宮運輸区でも1回運転士をクビになった状態「などと言われながら懲罰的な日勤教育が行われ続け、日勤教育開始の約3か月後に「うつ病」と診断された。自殺の恐れがあるため「医療保護入院」を医師から通告され、今も病気を余儀なくされている。そして、豊田運輸区では、人間破壊とも言える転倒後遺症までもが発生した。

さらに、川崎運輸区では教導から袖を引張られた見習い運転士が転倒し、頭部打撲、頸椎捻挫、記憶障害に陥る事象が発生した。今も記憶障害が続いており、本人が「襟をつかまれて転倒した」と主張しているにも関わらず、会社の時系列では「とうさに左袖を引張った」とされた。この他にも辻褄が合わない事象がいくつもある。そして、現場では一部管理者が事実を隠蔽し、隠蔽しているのではないかとという事象も複数発生しており、いくつか紹介する。

八戸駅到着後、当該運転士はエンド交換後に、乗継運転士のワンマン整備を行い、乗継時間まで時間があることから自動放送を「一切」とした。しかし、乗継運転士にそのことを伝えず、発車前に自動放送が鳴らないことに気づき、八戸駅を13分遅れで発車した。当該運転士は「自分が自動放送を切った」と問題だと気が付き、当直に正直に電話報告した。それにも関わらず「大事に

隠蔽や責任追及、自己保身に立ち向かい、安全哲学を再確立しよう！

しなくてはならぬ」「自山の石にしておけ」と指導され、その後、区報では「乗務員と当直との間に認識の相違があった」と。今後は相互に確認し、認識誤りを防いでいこう」と誤魔化されている。

また、秋田貨物・土崎駅間の第一閉区で信号機注意現示を時速約80キロで速度超過する事象が発生した。当該運転士は見極めの最中で、現場長と指導担当も同乗していた。速報では当該運転士と運転士指導担当、乗務員指導管理者ともに第一閉区で信号機の現示は喚呼標から進行現示に見えたと申し述べている」と書かれていた。ところが驚くことに、秋田支社が発出した「確報」では「後続列車で当該信号機を確認したところ、喚呼標から進行現示は確認できるが注意現示及び停止現示箇所が草木で隠れている状態であった」と書かれ、僅か5日間が経過が剥がされた。

さらに、埼京線池袋駅で「列車接近中に線路内の落とし物を探した事象」、山手線五反田駅で「列車接近中に線路内落とし物拾得作業を行い緊急停止した事象」等も発生した。駅係員が線路を覗き込んで轢かれそうになった危険な事象であるが、五反田駅の事象に対してある会社幹部は「エルダーは国鉄経験年数が長いから、JRの安全文化を伝えられなかった」と述べたのである。

事故・事象の原因究明がなされず、すべては「決められたことを守らなかったため」と言わんばかりの対策で、このままでは責任追及であたかも一件落着いたかのような職場風土が作り上げられないかと危惧する。

事故・事象を隠蔽すれば、そこから学ぶことができず、同じ失敗を繰り返してしまふ。ハイリソビの法則の「1:29:300」のうち、300件のヒヤリハットにも、29件の軽微な事象にも学ばないということでは、1件の重大事故を招く危険性が非常に高いといえる。

具体的には、些細な事象でも、例えば空振りになったとしても、「安全」を視座に積極的に報告し共有すること。そして原因究明委員会などの議論を通じて、きちんと対策を立てて実践することが重要だ。安全問題に立ち向かうことは、自己保身とのたたかいである。このようにたたかいて職場からつくり出すことがJR東労組の、職場からの挑戦である。

宇都宮運輸区での懲罰的日勤教育 パワハラ労災申請へ 会社は事業主証明を拒否

宇都宮運輸区分会の組合員Aさんが、速度超過に伴う長期日勤において管理者等からのハラスメント行為等の人権侵害を受け、うつ病を発症して一時は医療保護入院となり、現在も当時のことがフラッシュバックし職場復帰できない状態が続いています。そのためAさんは、業務中のハラスメントが原因で就業ができなくなっていることから、生活費の補償を求めて「パワハラ労災」を申請することを決めました。

Aさんと代理人は、「パワハラ労災」の申請に必要な200ページにも及ぶ資料を作成し、会社に

事業主証明の記載を求めたところ、会社は証明を拒否しました。これにより、Aさんは会社の証明がないまま「パワハラ労災」を申請しなくてはならなくなりました。

11月7日、代理人と宇都宮運輸区分会の仲間は宇都宮労働基準監督署に「パワハラ労災」を申請しました。同日、宇都宮運輸区分会では緊急集会を開催し、パワハラ労災を認めようという経営姿勢を許さず、安全第一の職場をつくり出し、精神疾患に苦しむ仲間を支援することを意思統一しました。



事業主証明を求めたことに対する会社の回答(要旨)
 「同社員の精神障害の発症が当社の教育に起因するものであるという貴職らの主張には疑義を呈さざるを得ません」「対応致しかねます」

**Aさんが提出した資料に対して、証明を拒否！
全機関・全組合員で支援・連帯・共闘しよう！**

運輸サービス協議会第10回定期総会

10月27日、JR東労組運輸サービス協議会は本部会議室にて、「第10回定期総会」を32名の結集のもと開催しました。

発言では、過酷な清掃業務の実態や、構内運転士に対する指導・教育の問題、JRからの発注時の配慮不足など、心身の負担が大きい中で奮闘している実態が報告されました。

JETS協議会では小澤新体制のもと「グループ会社と一体となった業務体制のさらなる推進」施策から12年目に入る現在も課題は山積しており、チェック機能となる労働組合の必要性は高まっています。

結成から10年の節目となる今総会において、協議会が果たしてきた成果を確認しました。また、18春闘以降の組織混乱の真っ只中でJETS協議会を牽引していただいた倉茂議長が退任し、後任の小澤議長にバトンが引き継がれました。

2023年度三役体制(敬称略)
 議長 小澤 教久 横濱 大宮
 副議長 竹内 哲夫 横濱 大宮
 副議長 尾形 克成 横濱 大宮
 事務長 小田切 高人

ネイチャークラブ第27回例会・総会

JR東労組ネイチャークラブは10月29日、第27回例会・総会を開催しました。

今回、宇都宮運輸区や国府津運輸区などで行われた懲罰的日勤教育に対し、安全で安心して働ける職場づくりの糧とするために歴史から学ぶことを幹事会として決定し、1985年に日航機が墜落した群馬県上野村の御巣鷹山へ慰霊登山することになりました。例会当日は中央本部鶴ノ澤副委員長にご案内をお願いし、少々厳しい登山でしたが全員で「昇魂之碑」へ献花し、安全への決意を新たにしました。

翌日の総会では、中央本部加藤書記長、森びとプロジェクト清水副代表から挨拶いただいた後、8名の仲間から質疑がありました。安全を脅かす事象、要員不足、サークルの楽しさなど

2023年度役員体制(敬称略)
 部長 西垣 栄義 大宮
 副部長 佐々木 勝美 盛岡
 事務長 内藤 宜成 大宮
 幹事 岩崎 幸夫 盛岡
 幹事 高杉 貢 秋田
 幹事 青田 隆弘 仙台
 幹事 栗脇 正裕 横浜



安全を脅かす事象、要員不足、サークルの楽しさなど

サークル活動のお知らせ
2024年スノーレク
 1月29日(月)～30日(火)
 栗石スキー場(岩手県)
 ※参加費18,000円(リフト券別)
 ※1次集約は12/15、最終集約は1/5です。
 参加お待ちしております