

ローカル線と鉄道貨物輸送の維持・活性化にむけた検証会議開催!



JR総連は9月12日、目黒さつきビルにおいて「ローカル線と鉄道貨物輸送の維持・活性化にむけた検証会議」を開催しました。会議には、JR総連推薦議員懇談会の衆議院議員谷田川元氏、参議院議員堂込麻紀子氏、交運労協政策推進議員懇談会の参議院議員森屋隆氏、議員秘書の皆さま、各地域でローカル線や鉄道貨物輸送の維持・活性化に向けて活動されている代表の皆さま、各単組・労連の仲間が結集し、これまでの取り組みの成果や課題について共有してきました。

〓 報告と全体討論

● JR伯備線 (JR貨物労組)

伯備線で使用されている機関車老朽化によって存続が危ぶまれた鉄道貨物輸送は、関係者会議を開催し、JR総連推薦議員懇談会、国交省鉄道局などへの要請行動を行ってきた。その結果、機関車の更新が決定され、伯備線の鉄道貨物輸送の存続が決定した。引き続き、岡山地区の水素事業に鉄道貨物を活用できるよう提言していく。

● JR山陰線 (香住観光協会)

冬の観光シーズンの宿泊者は、多数がJRを利用するが、午前9時台の列車がなくなったことで、お客様が帰る便がない。アンケートでもほとんどの宿から非常に困っているとの結果である。JR西日本は「利用客減少に伴う減便にご理解ください」という返事しかない。11月から3月だけでも9時台の列車を運行してほしい。

● JR姫新線 (姫新線をよくする会)

姫新線の活性化を通して、沿線住民が乗りやすい形にしていきたい。JRは利便性を考えた公共交通という考えがない。通学に使う高校生のことを考えるべき。駅を使いやすくするためにホーム屋根や駐輪場の整備、地域だけでなく外から呼び込むための広告などについて市長対話広場で議論してきている。

● JR播但線 (長谷駅活性化委員会)

播但線は、兵庫の大動脈であり、一番困るのは交通弱者である学生や高齢者である。長谷駅活性化に向けて、地元のイベント、フォトコンテストなどを実施して活性化をはかっている。利便性を高めるために他線区との直通運転を要望したい。

● JR加古川線 (西脇市議会)

旧加古川線と言われる区間は、西脇市民1軒ずつが募金して電化になった。JR西日本に駅のトイレを要望したが実現されず、自治体の支援で改修

した。住民の声を意見書として国に出していく。

● JR八戸線 (八戸線の活性化を考える会)

八戸市で開催する朝市サミットに八戸線の列車を利用してもらうため、回送列車を活用して朝市の臨時列車を運行してきた。地域の活性化を通じた未来のために、会合では利用促進や災害対策などを県や国に要望したり、地域でイベントを行っている方々と連携していく。

● JR陸羽東線 (りくとうサポーターズ)

陸羽東線は、7月の災害で不通が続いており、沿線住民とともに早期復旧を求めていく。自治体が関係各所と連携して利用促進の取り組みを進めているが、自治体間の温度差もある。「乗る・乗らない」ではなく、国がインフラとして整備すべきと沿線住民から声をあげることが必要。

※(7月末の災害で不通が続く、復旧見込みが立っていない陸羽東線について、「陸羽東線の早期復旧を求める署名」を各単組の協力のもと取り組み、りくとうサポーターズに今会議時点の集約数3441筆の署名を手渡ししてきました。)

〓 佐藤仁一宮城県議会議員より「ローカル線とまちづくり8対7ドラマ!」と題して講演

講演では、まちづくりの視点を入れた地域活性化と鉄道の活用について、地域の想いを踏まえた公共交通の考え方や地域づくりの視点について、労働組合・市民・利用者の討議が大切であるとアドバイスをいただきました。

意見交換では、「JRは地域の実情を考えていない」「要望をあげてもリアクションがない」「労働組合とともに取り組むことが大切」「鉄道単体ではなく、まちづくりの中で通勤・通学の足を確保し、交流人口を増やすなかで鉄道を活用することが必要」などの意見が出されました。



〓 検証会議、全体討論、講演を通じて

JR総連は、引き続き地域との連帯・共闘のさらなる拡大を通して、ローカル線と鉄道貨物の維持・活性化に取り組みを進めていきます。

「安全を絶対的な価値基軸に、徹底した原因究明と再発防止の取り組み 組織の総力を挙げて鉄道の『安全』と『信頼』を取り戻そう！」10・4 JR総連見解発出！

7月24日に発生した「新山口駅構内貨物列車脱線事故」で脱線した機関車を調査したところ、進行方向1番目の車軸に折損が認められました。運輸安全委員会が調査活動を行う中で、広島車両所で車輪組み立ての際に、大歯車及び車輪の圧入力が基準値を超過し、また検査記録簿の差し替えが行われていることが判明しました。現在、JR貨物労組は職場現実をつかむために、不正行為に至る背景に何があったのか、職場の組合員とともに、鉄道輸送の信頼回復に向けて奮闘しています。

9月30日には国土交通省から「鉄道車両における輪軸の緊急点検の結果（速報）」が発表されました。JR貨物だけではなく、緊急点検の対象となる鉄軌道事業者156社を調査したところ、不適切な事例が確認された事業者は91社、そのうちデータ改ざんを行った事業者はJR東日本・JR貨物・メトロ車両を含めて50社にのぼることが明らかになりました。

不適切な事例とは、圧入力が社内規定等から逸脱している事業者ですが、主な鉄道各社の輪軸緊急点検の結果も見ていくと各社に設けられている「基準」が『基準値』『目安値』『上限値』『標準値』『JIS規格値』『規定の範囲』『社内基準』などさまざまな管理値があることがわかりました。圧入時は、輪軸製造メーカーの設計値や過去のノウハウに基づいた基準値があり、基準値範囲での圧入力が出ているかという点を確認します。

圧入力が不足する場合は車輪が緩み、圧入力が過大の場合は車軸を傷つけ、強度を低下させ、軸の破損につながる可能性があるために職人ともいえる技術が必要とされています。職場風土や慣例、鉄道会社における歴史や特殊作業であるがゆえに技術継承の問題、基準値を超えた場合にやり直しが必要となるためコストを考えてしまうという現状も見えてきました。

問題は2点あります。1点目は「車輪組み立て時の圧入力数値のデータを書き換えた問題」、2点目は「圧入作業における数値管理のあり方」です。これらを混同すべきではなく、一部報道にある「すべてが不正行為」であったかの表現は適切ではありません。

これまでの慣例に頼ってきた作業実態のあり方についても、組織全体の課題として職場現実に踏まえた原因究明と再発防止に向けた運動が急務です。「不正作業を行った」などの現場に対する責任追及のみで処分が下されることなどあつてはなりません。今後は、職場現実に基づいた対策を打ち出し、乗客や仲間の命を守るために、「安全第1の職場」を組織一丸となつてつくり出していきます。

安全を絶対的な価値基軸に、徹底した原因究明と再発防止の取り組み
組織の総力を挙げて鉄道の『安全』と『信頼』を取り戻そう！

2024年7月24日に発生したJR山陽線・新山口駅構内における貨物列車脱線事故を契機に、目的達成安全委員会による調査が行われ、JR貨物広島車両所での輪軸組立作業の工程で、不正行為が行われていたことが判明しました。さらに、同作業を実施するJR貨物川崎車両所とJR貨物西宮車両所においても、車輪組立時の圧入力が基準値を超過したまま、運行していたことが発覚しました。

現在、JR貨物労組は、職場現実を踏まえて、不正行為に至る背景に何があったのか、職場の組合員とともに、二度と同じ過ちを犯さないよう、不連続の状態で原因究明に取り組んでいます。

しかし、輪軸組立作業における「いわゆる基準値超過」は、JRのみならず大手私鉄を含む鉄道会社全体の課題へと発展しています。背景には、基準とされる数値管理について、厳格化されたものが存在しないことが挙げられます。圧入作業における数値管理の実態も、鉄道各社によってバラバラであり、その呼称も「基準値」「目安値」「JIS規格値」「当社で定める値」など異なり、安全管理上の問題です。

よって、「車輪組立時の圧入力数値のデータを書き換えた問題」と「圧入作業における数値管理のあり方」は混同すべきではなく、一部報道にある「すべてが不正行為」であったかの表現は、適切ではありません。

その意味では、これまでの慣例に頼ってきた作業実態のあり方についても、当該職場はもとより、組織全体の課題として、職場現実に踏まえた原因究明と再発防止に向けた運動が急務です。

また、労働実態の背景に「コスト管理」や「効率化」が影響していなかったのか、検証も必要です。

言うまでもなく、私たちが提供する鉄道輸送の根幹は、「安全」が絶対的な価値基軸でなくてはなりません。責任追及や営利優先ではなく、「安全最優先」の職場風土を私たちがつくり出し、企業風土へと高めていく努力が求められます。JR総連は、今回の事象をJR貨物およびJR貨物労組だけの問題に切り縮めることなく、鉄道会社全体の課題と受け止めて、取り組みを強化していきます。鉄道輸送に対する「安全」と「信頼」を組織一丸となつて取り戻して行くことがありませんか。

2024年10月4日
全日本鉄道労働組合連合会（JR総連）

ドライバーズ共済会「第33回定期総会」開催！

10月10日、目黒さつきビル会議室において、運営委員・事務担当者ならびに委員が結集し、「JR総連ドライバーズ共済会第33回定期総会」が開催されました。向こう1年間のたたかう方針とあわせて、組織問題では、JR東海労指導部が引き起こした組織混乱や、指導性を発揮できないJR東海労本部に対する怒りと同時に、規約・規則を遵守し、「決めたことを実践する」という組合民主主義のもと、ドライバーズ共済会会員は奮闘することを確認しました。

工藤代表から「福知山線脱線事故から19年を迎えた。当時のJR西日本の『稼ぐ』方針が、今のJR東日本と酷似している」「私たちのたたかう力が弱くなればなるほど、会社による責任追及と官僚体質は強くなる」「人間にとって大切なのは間違いを犯さないことではなく、間違いを認め、なぜ間違ったのか反省すること」「生命を脅かすものに対して団結を強化してたたかいを展開しよう」と力強い挨拶がありました。

参加者からは、「命令と服従の関係が職場に貫徹されようとしている」「管理者による理不尽なハラスメントを許さない」という怒りの発言や、バスの仲間からは「安心して働ける職場環境の実現」を求める具体策について提起されました。特に7月24日、新山口駅構内で電気機関車の車軸折損を伴う脱線事故が発生し、原因を調査する過程で輪軸組立における不正作業が発覚した問題では、職場現実を踏まえた対策を私たちが考えていくことや、「責任追及ではなく原因究明へ」の安全哲学を掲げ、各単組で議論を深めていかなければなりません。

私たちの価値基軸は「命と安全」であり、これまで事故で犠牲になられた多くの方々や遺族の思いに立ち、鉄道・バス会社で常態化している要員不足に目を背け、会社の運行優先・営利優先体質を正し、組合員と家族の利益を守り抜く労働組合の必要性を堂々と訴えていきます。

これからもドライバーズ共済会会員は、組織強化・拡大をめざし奮闘します！



ICLS「東京フォーラム2024」を成功させる！



国際労働者交流センター（ICLS）は9月26日（27日）、「東京フォーラム2024」を開催し、JR総連はホスト組合として準備、運営を担いました。フォーラムには11カ国から約70名の交通運輸労働者が参加。「労働者の未来を切り拓く」というメインテーマのもと、技術の近代化、自動化、安全、平和の4つのセッションで議論されました。日本からは自動化、安全について問題提起。自動化についてはオーストラリアからの提起とともに、人間労働が安全を守る最後の砦となることを全体で確認し、今後も様々な場で問題提起を続けていく事としました。安全については、ニュージーランドの提起とともに、各国で様々な制度の違いがある中で、現場の労働者のたまたかいで問題提起を続け、安全を守るたまたかいの中から組織を強化していくことを確認しました。

また、技術近代化の問題については、モンゴル鉄道労組連盟と議論を継続していく事を確認。平和の問題については、ガザ地区の支援活動やミャンマーの状況について現地目線から報告され、厳しい状況に立たされている労働者、市民たちに関心を持ち続け連帯し、平和を希求する取り組みを続けることを確認しました。

またJR総連は「ICLS加盟各国政府に対してILO190号条約批准を求める動議」を提案。韓国の加盟組合が提案した「フィラデルフィア宣言80周年特別決議」、今回のフォーラムでの議論をもとに各国で実践し、成果や課題を次回のフォーラムに持ち寄ることを呼びかける「ICLS東京宣言」とともに満場一致で採択されました。フォーラム後に開催された国際運営委員会では、フォーラムの成功を確認し、次回のフォーラムに向けて、加盟各国が参加する国際運営委員会で議論を継続していくことを決定しました。

今後もICLSや国際運輸労連（ITF）の取り組みを通じて、安全や組織化の課題についてこれからも積極的に発信し、国際連帯の強化をめざしていきます。

JR総連OB連絡会拡大幹事会開催！

10月9日、目黒さつきビル会議室において2024年度「JR総連OB連絡会拡大幹事会」が開催されました。各単組OB代表者ならびに各単組OB担当者が一室に会し、いかなる時も私たちが築き上げた組織の理念をもつて、仲間と組織を守るためにOB会らしく未来に向かって前進することを確認しました。

奥山会長から、「JR総連の旗のもと現役とともにOB会員のため相互に親睦を深め、健康に気遣いながら活動を展開する」「これまで培ってきた経験と実践を踏まえ、冷静に現実を直視し、未来をつくり出していく」「JR総連推薦候補者の勝利に向けて、現役の仲間とともにたたかていく」「次世代の子や孫に、いかなる理由があろうと戦争の道を進んではいけない。命の尊厳と平和の必要性を訴えていく」と挨拶がありました。

JR総連OB連絡会の会員数は、200名になりました。JR総連OB連絡会は、厳しい時代だからこそ、組合員・家族・OB会員のために現役の仲間とともにJR総連運動と各単組運動を一緒につくり、支えあい、ともにスクラムを組んで、組織問題など直面する課題を乗り越えるために奮闘します。

2024年度「新役員体制」

会長	奥山光昭	JR東労組OB会
副会長	伊藤憲治	JR貨物労組OB会
事務局長	森将美	JR東労組OB会
幹事	武川隆二	JR北海道労組OB会
幹事	土井憲治	JR西労OB会
OB担当	佐藤英樹	JR総連



北陸地協「第28回定期委員会」開催！

9月10日、富山県民会館において「JR総連北陸地協第28回定期委員会」を開催しました。当日はJR総連より山口委員長に来賓参加して頂きました。



吉川議長の挨拶は、①能登半島地震支援カンパの御礼、②JR東海労裁判について、③2024JR総連春闘について、④反戦・平和について、⑤安全問題について、最後に北陸地協の厳しい現状を述べました。

山口委員長より、①能登半島地震での組合員支援の大切さについて、②JR東海労裁判について、③JR貨物データ改ざんの速報、④地方ローカル線と鉄道貨物輸送の問題点、⑤戦争の真実について、⑥組織強化・拡大について挨拶がありました。

質疑では各県協から発言があり、石川県協から、4名の脱退者を出した事と6名の組合未加入者がいる事について発言があり、職場での悩みが訴えられました。

今委員会では長年常任委員を務めて頂いたJR東労組の横山氏が退任し、新たにJR東労組から古畑隼人氏を常任委員に迎えました。最後に参加者全員でJR東海労裁判でたたかう津崎議長への「檄布」を作成して終了しました。

北陸地協三役体制

議長	吉川 博	JR貨物労組
副議長	下村 達哉	J R 西 労
事務局長	松尾 崇史	JR貨物労組

中国地協「第38回定期委員会」開催！

JR総連中国地協は10月4日、第38回定期委員会を広島市内で開催しました。



西田議長は、2024JR総連春闘、芸備線などの地方ローカル線、そして被爆79周年原水禁世界大会広島大会などの運動課題を総括し、県協組織の体制整備を訴えました。

来賓の山陽小野田市議会・矢田松夫議員は、災害で不通の美祢線復旧などの地域課題が訴えられました。また、JR総連・山口委員長からは「除名」決定したJR東海労の状況とJR総連運動、そして衆議院選の推薦状況、平和の課題について述べられました。

議事では、JR西労の組織拡大の報告を受け、加入の雛田君を皆で迎えました。また、早急な課題の県協組織体制整備も意思統一しました。

第二部では前広島市長の秋葉忠利氏から「被爆80周年を機に―私たちの手で核廃絶を―」と題した講演を受けました。講演には、日本で初の反戦闘争がたたかれた内灘町から、西尾議員も駆けつけました。秋葉氏からは「核の先制不使用（NFU）」の実現は「2035年までに可能」とした行動提起など、核廃絶への実践が訴えられ、委員会参加者全体で意思統一しました。

中国地協三役体制

議長	西田 茂	J R 西 労
副議長	井上 寛雅	JR貨物労組
事務局長	湯谷 邦彦	J R 西 労

連合「第93回中央委員会」開催！

連合は10月3日、第93回中央委員会を東京都内で開催しました。芳野会長は、冒頭の挨拶で、能登地方を襲った豪雨災害に触れ、連合救援ボランティアを展開し、連合石川の被災地支援の取り組みをサポートしていくことを述べました。続けて、この1年間を振り返り、①能登半島地震へのカンパ・ボランティア活動について、②2024春季生活闘争について、③ジェンダー平等・多様性推進について、④個別の施策について提起しました。

JR総連からは、中央委員として小林書記長が参加し、提案された2025年度活動計画（案）に対して発言しました。「集団的労使関係の中心は、労働組合であるべき」「有識者による労働基準関係法制研究会が開かれているが、労働組合があっても36協定は守られていないなどの事例が指摘されており、議論が偏れば、労働組合不要論に繋がることを危惧する」「JR東日本につくられた社友会の職場実態からすれば、過半数代表では労働組合の代替にはならない」「職場に労働組合の代表者がいなくなった弊害は大きく、職場に労働組合の役員がいないと職場諸問題は解決しない」「労働者が不利益を被るケースが多発している」など、労働組合の必要性について訴えました。

連合からは、「労働基準関係法制研究会に参加している。集団的労使関係の中心は、労働組合であるべき」と主張しており、ともに議論を深めていきたい」と発言に対する答弁がされました。

