

現場無視の3・14 ダイ改強行許せるか！☆☆

労働強化 安全破壊 徹底弾劾！



3月13日、ダイ改粉碎籠原行動をたたきつけたぞ！

●出区点検省略を許すな！
このままでは大事故が！

ダイ改にともなつて、安全崩壊が一気に進んでいる。絶対に許してはならない。大事故は、小さな安全対策の省略から生まれる。とりわけ、構内からの出区点検が省略されたのは重大だ。

自動車輸送業者だって、毎日の出車の際には、点検をして出ることが定められている。ひととおり車両を目視であれ点検することで、なんらかの異常を発見し、それに対処することで大事故や大きな故障を防ぐことができるのだ。

上野東京ラインの開業にもなつて、籠原構内に入区出区する車両数は急増した。儲けを増やすために車両の運用効率を上げ

動労連帯高崎に入つてとともに闘おう！

るといのが今回のダイ改の狙いのひとつだが、そのために、入区して構内で必要な清掃や補水を行い、点検をして、問題なしをきちんと確認して出区させるという構内作業のシステムが崩壊した。

これまでも早期発見、修理することで防げた事故や不具合が防げなくなる。車両の運用効率向上とは、問題発見システムの崩壊ということなのだ。航空旅客事業がLCCになることで、運用効率をあげるために安全への投資を削り、そのため事故が相次いでいることと同じだ。

●乗務員の極限的労働強化は、大事故のもとになる！

ダイ改によって、本線乗務員が構内に入区させる業務が設けられ、大幅な労働強化になった。また上野東京ライン開業によって本線乗務員の行路は長くなり、上野駅南北の平面交差や神田駅上空のジェットコースター的な急こう配など、その精神的負担は一気に増えている。東京駅の詰所は、東海道、高崎、宇都宮、常磐線の乗務員が入れ替わり休憩することになって

いるが、狭く、トイレも少なく「休憩にならない」と指摘されている。

ダイ改によって、いったんトラブルがおきるとその影響が広範囲に及び、回復がおくれ、それによる乗務員への労働強化もひどい。



3月23日、ダイ改後初の人身事故が熊谷行田間で発生した(9時20分発生)が、平常に戻ったのは18時30分。この間、上野東京ラインは上野折り返しとなった。3月30日は京浜東北線の2度の人身事故で終日首都圏一円が大混乱。回復は31日までかかった。JRは、儲かりさえすれば、輸送の安全や正確さなどはどうでもいいという姿勢だ。

儲け最優先のために、JRはあらゆる業務を外注化し、ゆくゆくは完全な持ち株

◆生きるために団結しよう！
4・5動労神奈川結成集会

4月5日(日)午後2時 横浜市社会福祉センター(京浜東北・根岸線、横浜市営地下鉄「桜木町駅」下車・徒歩2分)
記念講演 辻川慎一さん(動労水戸副委員長)
主催 国鉄神奈川動力車労働組合、神奈川労組交流センター、
国鉄闘争全国運動・神奈川

◆外注化粉碎！強制出向無効確認訴訟
第11回口頭弁論

5月27日(金) 15時〜 東京地裁第527号法廷

会社化を目指している。運転士会社、車掌会社を設立しそこに外注化することを狙っている。もたらされる結果は、低賃金化、非正規化と、安全の崩壊だ。

●片づけきれない膨大なゴミ！ 清掃の要員を増やせ！

ダイ改にもなつて、清掃労働者には極端な労働強化が強要されている。日勤の場合、ダイ改前、9～12本だった清掃車両は、ダイ改によって、18～19本と、ほぼ倍増した。ひっきりなしに車両が入ってくる状態だ。

しかも、ゴミの量は、上野東京ライン開業によって、一気に増えた。ダイ改前は、90%のゴミ袋ひとつあれば3～4本の車両のゴミがまとめられたが、今はグリーン車だけで満杯だ。満杯のゴミ袋を持って車両を移動しながらガラス拭きをするなんて大変でもうやってられない！

■問題は、外注化・ダイ改と闘わない東労組、国労の姿勢にある



動労千葉、動労水戸、動労総連合は、ダイ改合理化反対をストライキで闘った。動労連帯高崎も抗議行動に立ちあがった。ところが、東労組も国労もダイ改合理化に対して反対の声をあげなかった。労働者の労働条件が大きく変わっているのに、団体交渉でもそれを容認してしまった。その結果がこの労働強化と安全崩壊だ。

JR東労組は、2月13日の定期中央委員会で「会社は、これまで以上にスピード感をもって外注化、業務委託、グループ会社の再編成、場合によってはローカル線の廃止まで踏み込んでくる」から、「(東労組の)先達は、三本柱(早期退職、

するなんて大変でもうやってられない！JRやTISの幹部は現場に来てやってみろ！こんなきつい作業がこんな低賃金でできるか！

「へとへとだ！」「きつい！」「もうひとつ班を増やさないとからだだもたない！」「みな悲鳴を上げている。命からの叫びだ。

こんな余裕のない状態では、構内で触車事故を起こしかねない。国府津や小田原の清掃労働者にも大変な過重労働になっているという。だから、「車両がきかない！」のだ。

なにが「利便性が高まった」だ？冗談じゃない。上野から座って帰れなくなった、という高齢者の悲痛な声が聞えている。儲け、儲けのために、安全も快適さも、労働者の健康も放棄しているのが今回のダイ改だ。

一時帰休、出向)や広域異動をになった」ように、改革に協力すると言っている(吉川委員長)。

外注化、業務委託、ローカル線の廃止と本気で闘うつもりはないのだ。この姿勢が、ダイ改にもなつた合理化、労働条件変更が現場に知らされず、反対の声を挙げられなかった大きな理由だ。

だが、JR資本の攻撃は、東労組革マルの存在すら許さないという攻撃である。雇用と労働条件を守るためには、動労千葉・動労総連合のように闘う以外にない。JRとその関連企業で働く全ての労働者は、いまこそ、動労連帯高崎・動労総連合に入つてともに闘おう！

検証！ダイ改の問題点



◎3月27日、動労連帯高崎は、外注化阻止第10回学習会を行い、今回のダイ改の問題点を検証しました。以下、要旨を紹介します。

■構内運転

- ・単なるダイ改ではなく、戦争国家のための攻撃だ。葛西の狙いは原発と新幹線パッケージ輸出。「利便性が高まる」と言うが、実態は、強労働と地方切捨て。
- ・籠原の駅でも、遺失物が多くなった。朝の酔っ払いが多くなった。
- ・231系と233系については、「所属をまたいだコミ運用はしない」という約束だったが、反故にされた。
- ・「コミ運用は電気的には問題ない」と言っていたが、併合したとき、5両の室内灯が消えた事件が発生している。
- ・「出区点検省略略でお願いします」と、出区点検なしになった。
- ・籠原ホームでの併合は、ダイ改前 45本 から、ダイ改後 53本、8本増。分割は、44本から52本、8本増へ。
- ・メディアの仕事がおいつかない。貼り終えたのかも、判らなくなっている。
- ・説明だけを「一回だけ訓練しました」とでっち上げた。

■乗務員

- ・東京駅の乗務員詰所には、籠原、高崎、新前橋、小金井、宇都宮、勝田、土浦、水戸、いわき、の上に、東海道線関係の運輸区所属の乗務員が休憩することになる。4人がけのテーブルが8つあるそうで、壁沿いに椅子があり、50人は入れると会社が言っているが、「きつい」「狭い」と評判が悪い。またトイレが2か所しかなく、朝は大変だという。
- ・本線運転士には、労働強化になっている。
- ・本線運転士が入区する事例が増えている。

- ・行路がものすごく長くなっている。
 - ・一カ月に12回も職場に泊まる
 - ・「足取り表」が、ダイ改から27日までの段階で、運転士関係では12枚の訂正、検査関係では4枚の訂正が行われ、運転士関係は、結局作り直しになった。
- ### ■清掃
- ・給水は、ホースが届かないトラブルが発生した。
 - ・作業が間に合わなくなって清掃労働者の休憩時間を変更させる事態になった。
 - ・動労神奈川ニュース3号で「上野東京で120人削減」とある。かなり辞させられている。
 - ・ダイ改で車両が急増している。日勤の場合、ダイ改前は、清掃する車両は1日定時で、9～11、12本だったのが、ダイ改後は、18～19本に増えた。
 - ・ダイ改前は小休止ができる余裕があったが、今は、ひっきりなしに車両が入ってくる状態で、まったく余裕がない。出区の時間が来てしまい作業が終わらないまま駅まで行ってしまった。
 - ・ゴミ量は、はんばな量じゃない。これまで90%のゴミ袋ひとつあれば、3～4本の車両のゴミがまとめられたが、今は、グリーン車だけで満杯になってしまう。
 - ・出区の音がどこでしているかも判らない。ふと後ろを見たら車両が接近してきていた。
 - ・籠原に入ってくる時分から、車両が汚い！ガラスは拭いてないし、WAXはかかってないし、ゲロしたままのがある。
 - ・ダイ改前にはなかった弁当ゴミがホームのゴミ箱に大量に出るようになった。