

貧困・格差の原因＝非正規職撤廃！

TTS は健康で文化的に働き続けられる労働条件を保証しろ！

日本国憲法 25 条

すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。国は、すべての生活部面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。

労働基準法 1 条

労働条件は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきものでなければならない。この法律で定める労働条件の基準は最低のものであるから、労働関係の当事者は、この基準を理由として労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上を図るように努めなければならない。

鉄道清掃現場では、憲法や労働基準法で定められた原則を逸脱していると言わざるを得ない労働実態が横行している。

C T S（千葉鉄道サービス）では、一日に 20 数キロも歩く作業を高齢者に行わせ、9 月には熱中症で 5 回も救急車が C T S に呼ばれる事態になっているが、そのうち労災扱いになっているのは 1 件だけ。なおかつ、8 月 22 日にはエルダーで C T S の清掃作業に携わっていた組合員が職場で亡くなっている。動労千葉は殺された組合員とその家族の悔しさを晴らすためにも J R、C T S 双方で闘いを始めている。

この現実には、T T S でも同じだ。

■人間の睡眠リズムを考慮しない勤務シフト

人間は生物として、昼間活動し夜寝るように体内リズムが形作られている。サーカディアンリズム（概日リズム）と言って、どんな人間もこの生

理的リズムに支配されて健康な生活が自律的に行われるようになっている。夜勤労働というのは、もともこの人間の体内リズムに反するものであり、夜勤はもともと反生理的であるというのが学説的に確立されている。

夜勤交代制勤務の編成のあり方については、ルーテンフランツの 9 原則が国際基準とされている。企業には労働者の健康で安全な作業を保証する義務があり、当然にもこの 9 原則を元にした勤務シフトを編成しなくてはならない。しかし、T T S の勤務シフトは、およそそのような現実にはない。

例えば、日 3 → 早 B → 夜 A → 夜 A → 夜 C というようなシフトが平然と組まれるために、睡眠時間帯がめちゃくちゃな生活を強制されている。そればかりか「もらい」で貴重な週休日に夜勤や日勤を入れられてしまい、週休二日制が事実上空文化している実態もある。人によっては、終電間際のラッシュ帯の A 3、A 4 を繰り返し入れられてしまう労働者もいる。これでは疲労回復は到底無理であり、重大事故につながりかねないし、上記 9 原則にも反している。

T T S で働く労働者のみなさん。自らの健康と生活を守るために、原則的に企業と闘う動労連帯に結集しよう！

動労連帯高崎に入ったのは、今の世の中の流れをつくった一番の原点が国鉄分割・民営化だったから、それが俺たちが食っていけない、生きていけないようにさせた一番の元だから。これだけ非正規が増えている以上ね。だからやっぱりそこを立て直さなければいけないと思って組合に入りました。

（組合員 鈴木）

JR 北海道事故の原因は分割民営化にある

解雇された労働者全員を元に戻せ！ JR 総連との結託体制が元凶だ！



←
レール幅が 37
ミリもずれるなど信じ
られない JR 北海道の保守の実態

1987年にJR不採用とされ、90年に国鉄清算事業団から解雇された1047名のうち、453人の国労闘争団員と64人の全動労争議団員が、北海道で働いていた国鉄労働者だった。現場を熟知し、誇りをもって鉄道業務を担ってきた国鉄労働者を問答無用に解雇した国鉄分割・民営化こそが、技術の継承も断ち、安全崩壊の出発点になったのだ。

JR北海道は87年、1万2720人体制で発足した。だが、13年段階で同社の人員は7116人に減らされている。これは、安全投資の徹底した削減と同時に進められた。マスコミ報道でも、「線路を保守しようとしても人員も資材もない」という声で紹介されている。動労千葉は、「JR千葉支社だけで人員は5千人。たった7千人で、広大な北海道のすべての線路を点検・補修できるわ

げがない」と指摘する。設備の保守ができなくなるほどにJR北海道はむちゃくちゃな人員削減を行ってきたということだ。

石勝線事故以後も、ディーゼルカーのエンジンから火を噴く重大事故が相次いでいる。JR北海道は、航空会社と対抗するため、ディーゼルカーを曲線でも高速が出せる振り子式に変え、時速130kmで高速運転する施策にのめり込んだ。北海道は、運行距離は本州よりはるかに長い。車体は最新型に艷装（ぎそう）されていても、積んでいるエンジンは二十数年前のものという車両もある。利潤最優先の無謀なスピードアップが、車両炎上事故の多発をもたらした。

さらに、列車の高速運転は線路にも負荷をかける。ただでさえ気象条件が厳しい北海道で、基準を超える線路幅の拡大などの「異常」が、補修がとても追いつかないほど急速に拡大していった。

JR北海道の外注化は、構内入換・誘導・構内信号業務が「北海道JR運輸サポート」に全面委託され、構内運転士の4割がJRからの出向者ではなく運輸サポートに雇われたプロパー社員に置き換わるところまで進んでいる。石勝線事故を巡っては、事故車両の車輪踏面が40%も剥離（はくり）していた。ごく普通の定期検査が行われれば、そんなひどい状態になる前に必ず発見できる。当たり前の車両の検査・修繕もできないJR北海道の現実は、極限的な外注化の結果だ。会社と結託してきたJR総連の責任は大きい。

東日本も同じだ。外注化反対、分割民営化反対で闘う動労連帯に結集しよう。

10月21日

国鉄高崎動力車連帯労働組合

No117

(連絡先：048-722-7107fax共)