



30年間放置→53歳で本線運転士

JRは運転士の仕事を舐めるな!!

動労水戸

国鉄水戸動力車労働組合

水戸市三の丸三・一・三

発行責任者 石井真一 編集者 西納岳史

電話 029-227-6020

FAX 029-227-6291

免許取得後30年ののち 本線運転を強要!

11月1日、勝田車両センター構内運転士(現在はMTS勝田運転スタッフに出向中)の根本透組合員に対して、水郡線営業所の本線運転士に配転する事前通知が出された。

根本組合員は運転士免許を国鉄時代の1986年に取得するも、動労水戸への差別施策ゆえに運転士に発令されず、ベンディング事業(飲料水自販機の補充作業)などに18年間も従事させられてきた。裁判に勝利して鉄道本体に復帰し、2011年48歳でハンドルを奪還して以来、5年余り勝田車両センターの構内運転士として運転業務を担ってきた。

外注化によって低賃金のプロパー社員が促成され、「用済み」のJR出向社員が仕事の無くなった本体に形式的に引き戻されている。さらに新系列車両の交番検査も外注化の対象となっている。交番検査・機動班の外注化も迫っている。JRの青年たちの行き場はどうか? 来年からいよいよポテンシャル

社員の転籍が始まるとも言われている。

最高裁判決に勝利した根本組合員に対する53歳の新人本線運転士発令は、法律を踏みにじり安全を無視し、外注化とライフサイクルを強行する会社の強い意思の現れだ。

外注化の全面破綻を 労働者に押しつけるな!

JR東日本全体では動労総連合の頑強な闘いによって検修・構内業務外注化計画が破綻し、会社は強制出向問題が解決できなでいる。現在東京地裁で争われている動労総連合強制出向撤回裁判では、その矛盾が徹底的に叩かれている。

他方勝田車両センターでは、4年前の外注化以降、MTSプロパーと本線運転士エルダーが次々と構内運転士になったため、これまで車両職から苦勞して限定免許を取得し構内運転士となった平成採のJR社員は、出向解除・本体復帰と同時に玉突き式に構内運転業務から追放されている。自分たちが身につけた技術力・資格、将



スト突入の門前抗議行動で訴える根本組合員(2009年8月21日・勝田車両センター)

来の展望までも、会社の施策によって奪われてきたのだ。外注化・子会社化は単に安い労働力に置き換えるだけの攻撃ではない。これまで積み上げてきた労働者の努力の結晶も簡単に放り投げるのだ。絶対に許せない。

安全も労働者の事情も 徹頭徹尾無視するJR

53歳の新人に本線を運転させることが一体どういうことか、会社は全く考えていない。会社は運転士の業務と安全をこれほどまでに軽視しているということだ。しかも、根本組合員にはひたひたなか市の自宅から大子町の水郡線営業所まで、片道60キロの遠距離通勤が強制されることになるのだ。

JR全体で問題となっている「睡眠」や「尿意」等の生理現象の問題は、労働者個人の責任ではなく、このような会社の安全と人間労働の軽視から起こっているのだ。

まったく場当たりのな 要員操配に怒り

JR水戸支社は、根本組合員の配転は水郡線営業所運転士の退職者の補充のためだという。しかし、53歳の新人運転士が一本で乗務できるようにするには、相応の時間がかかる。運転できるよつになる保障さえない。管理職の点数稼ぎで現場軽視がまかり通り、その場しのぎの「頭数合わせ」のために労働者の配転がいとも簡単に行われる。

それどころか職場では、ライフサイクルに出す要員を捻出すための配転ともささやかれている。昨年、ライフサイクル絶対反対を貫く動労水戸組合員の

會澤君が水戸駅に強制配転された。水戸駅では要員があふれている上に、草刈りやペンキ塗りといった、会社が言う「運輸のプロ」とは到底関係のないような業務まで命じられている。そんな「意味のない」ライフサイクルのために、高齢の新人運転士を強制配転する。二重三重に許せない。

団結して闘うことこそ 将来を切り開く

動労水戸は「53歳にして新人運転士」根本組合員に対する強制配転に断固反対する。会社は紙切れ一枚(発令通知)でやりたい放題できると思ったら大間違いだ。

12月10日に予定されている常磐線小高―仙台開通も、福島第一原発をまたいでいわきや茨城から原ノ町に強制配転された労働者の犠牲の上に強行される。通勤の過程で被曝を強制され単身赴任で生活破壊を余儀なくされる。非常時の避難計画すらない。労働者を人として扱わずとことん軽視する会社の姿勢は根本組合員の配転と根っこは同じだ。

私たち労働者の団結こそ、こうした攻撃を跳ね飛ばす力がある。将来を開く力がある。動労水戸とともに闘おう。