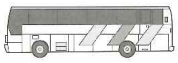
どんぐり

安全性の確立は、何よりも優先されなければならない！



われわれにとって『決戦の年』と位置づけた2016年の幕開け早々、長野県軽井沢でツアーバスの転落事故が発生した。この事故で15名もの尊い命が奪われた。同じ交通運輸労働者として決して看過できない死傷事故である。その後もツアーバス等の関連事故が相次いで発生している。それぞれ個別の事故原因は今後究明していかなければならないが、一連のバス事故の背景には自民党小泉政権以降、断行されている規制緩和と市場競争原理の中に放り出された企業の営利優先＝人件費を含む徹底したコスト削減策が大きく影響しているのではないか。

2012年4月、関越自動車道で高速バスの居眠り事故が発生した際、初当選間もない『たしろかおる』参議院議員は、JRバス関東労組と連携し、一人で運行できる距離や連続乗務日数や連続運転時間に制限させたツアーバス等運営の『ガイドライン』策定のための法整備に尽力された。しかし未だ企業による法令違反は後を絶たず、悲惨な事故は相次いでいる。

今年3月、JR貨物は中期経営計画2016の最終年度にむかう最後のダイヤ改正を実施する。H28年度末に鉄道事業の黒字化を実現するダイヤ改正であるが故に、その焦点は収入の確保・拡大を実現する商品（ダイヤ）の提供が課題となる。しかしその場合、鉄道貨物輸送の最大の価値は、荷主・顧客からの『信頼』にある。この信頼は、鉄道貨物輸送の安全・安定輸送の確立によって生み出されることをわれわれ労使は決して忘れてはならない。鉄道貨物輸送の責任において、重大事故や列車遅延が多発すれば、その信頼は一瞬のうちに崩れ去る。特にわれわれ労働組合は、働く者の命を守るうえでも鉄道貨物輸送の安全性の確立に向け、躊躇せず『声』を上げ続けなければならないし、同時に緊張感を持って業務にあたらなければならない。ゆえに鉄道貨物輸送の安全性の確立は、単に「精神論」や「押し付け」「監視」に委ねてはならない。会社は働く者の『声』に耳を傾け、営利優先＝徹底したコスト削減に偏らず、科学的に適切な「ヒト・モノ・カネの投資を前提とした具体的な安全対策を講じなければならない。

今次ダイヤ改正では、北海道新幹線の函館開業に伴い青函トンネル内で三線軌条による貨物列車との共用運転が実施される。世界初の試みである。当面は新幹線140km／h走行として、これまでの共用運転と変わりはないが、世間が注目する「北海道新幹線」の導入である。旅客・貨物双方にとって安全性の確立には万全を期さなければならない。

しかし一方で新幹線の高速走行（2018年春に新幹線1往復200km／h運転）が検討されている。交通政策審議会に設置された青函共用走行区間技術検討WGは1月18日に中間報告を行い、時間帯区分、すれ違い減速、トレイン・オン・トレインの3案のうち「時間帯区分案」を最優先に検討する方針を固めた模様である。だがその実現には、障害物の確認方法や確認時間の短縮、貨物列車の誤侵入防止など課題も多いが、自治体（北海道・青森県）からは、18年春の高速運転の実現を望む声が大きいと聞く。

言うまでもなく、青函トンネルでの鉄道貨物輸送の存在は、わが社の経営はもとより、北海道経済の発展、強いては日本経済の動向、物流のあり方にも多大な影響を与える。そして何よりもわれわれ交通運輸労働者にとって、世界初の試みであるトンネル内での新幹線高速走行と共用運転について、一切の垣根を越えて鉄道貨物輸送の『安全』を追求しなければならない。

JR総連第38回定期中央委員会開催

春闘勝利！すべてのたたかいを「たしろ応援プロジェクト」に！

2月6日、東京・目黒雅叙園において、JR総連第38回定期中央委員会が開催されました。貨物労組から委員・傍聴12名が参加しました。たしろ参議院議員も参加しました。定期委員会招集にあたり武井委員長は、①2016春闘は「JR総連春闘」として、全ての仲間の雇用、賃金、労働条件の維持・改善の4本柱を基軸とし、更に反弾圧・安全・脱原発・平和の諸課題と結合して取り組む。ベアは6000円の統一要求とし、統一闘争で臨む。賃金は労使交渉で決めるものであり官製春闘を打破していく。②軽井沢スキーバス事故で15名の命が失われた。ずさんな管理と営利優先、安全軽視の結果の事故である。JR東日本においても電化柱倒壊事故や、イベント開催時に幼児のハンドル操作によって電車が動く事象が発生している。労働組合として安全の政策提言を行っていかなければならない。③フランス連続テロ、シリア空爆で多くの市民が犠牲になっている。国内では共謀罪必要論が台頭している。安倍政権の「一億総活躍社会」は過去の国家総動員法の彷彿させるものがある。JR総連はテロにも戦争にも反対の方針を貫いていく。④たしろ応援プロは、今の結果ではまだまだである。全組織が全力を挙げ、今一度ギアを上げて取り組むことを要請するとあいさつしました。その後、経過報告、定期大会までの当面する活動方針が提起され満場一致で採択されました。

平成28年3月ダイヤ改正及び27年度末効率化施策に対する取り組み

中央本部は、平成28年3月ダイヤ改正及び平成27年度末効率化施策について、中期経営計画最終年度のダイヤ改正である重大な施策であることから、申第5号「平成28年度3月ダイヤ改正及び平成27年度末効率化施策」を申し入れ、団体交渉を行ってきました。交渉において確認した主な事項は以下の通りです。

【基本事項】

①ダイ改収入増は21億円・コスト削減12億円、鉄事黒字化の未達の約7億円分は、営業施策を継続して積み上げる。

②災害等による主要幹線の長期不通時の危機管理体制について、平成27年度末を目途に「危機管理体制の整備（異常時対応マニュアル）」を完成させる。

③五稜郭機関区のDF200機関車は、長期運用離脱が発生した場合は保安装置を設置し42両を確保する。有川入換専用機1両を別途用意し運用実態を検証する。

④人材確保に向け平成28年4月に40名程度の採用に向けて取り組む。

⑤要員不足や嘱託社員の要員対策として管理者の下位職充当は状況を見極め、必要な要員配置を行う。

⑥JRグループ会社再編については別途解明要求に基づく労使協議を行う。

⑦ORSの見直しは1月末の一方実施は行わない。議論の上、平成27年度末を目途に判断する。

【業種別に確認した特徴点】

①収入拡大に向けて、戦略的運賃提示の各種施策を実施する他、キャンセル待ちやオーバーブッキングを活用する。

②運転士働き度向上施策は運転部会案を対置し労使協議を行い、会社案の「4週8休・三連夜」の導入を断念させた。予備要員の在り方、波動要員の適正配置、「待機と休養」の運用の改善について一定の整理を行なった。

③車両所における作業充当人工見直し（タスクフォース）施策は、施策によって産み出された要員は現在員活用を行なうとともに見直し後の業務内容と適正な要員配置について検証し、引き続き議論を行なう。

たしろかおる議員 国会だより

1月4日から第190回通常国会が始まりました。私は「国土交通委員会」「災害対策特別委員会」「国の統治機構に関する調査会」に所属することが決まりました。これまで参議院国土交通委員として、安全で安心して利用できる公共交通を目指して、現場の実態をしっかりみたうえで、様々意見を述べてきましたが、またもや1月15日軽井沢でスキーツアーバスの悲惨な事故が起きてしまいました。この事故で亡くなられた方のご冥福をお祈りすると共に、怪我をされた方の一日も早いご回復をお祈りいたします。現段階でなぜこの事故が起きたのかは特定されていませんが、一日も早い事故原因の究明と、適切な対策を打ち立てなければなりません。

さて、2016年はあらゆる意味で勝負の年になります、なによりも安倍政権の暴走を止めなければなりません。そのために思いを同じくする1人1人が力を合わせ、安保関連法を廃止し、安倍首相の目指す「憲法改正」を阻止しましょう！