

2013年
12月10日(火)

**JR東労組
東京**

号外

東日本旅客鉄道労働組合
東京地方本部

東京都北区東田端2-20-68
JR東京支社ビル3F 電話 03-3894-3901
FAX 03-3894-3903
ホームページ <http://jreu-t.jp/>
発行人 鳴海 恭二 編集人 大湯 健司
月1回(1日)発行/1部20円
(組合員の購読料は組合費に含む)



大崎運輸区分会

職場討議資料

**今こそ運転職場の全組合員が固く結束し、
鉄道の安全と健全な運転職場の
確立に向けて、立ち上がるう!**



田端運転所分会



上野新幹線第二運転所分会

ライフサイクル制度を破壊し、
安全軽視。乗務労働の特殊性を否定する。
理不尽な強制転勤の中止と撤回を求める!

特定の経営幹部によって実施された、 運転職場の強制転勤の中止と撤回を求める緊急声明

各運転職場において強制転勤の内命が出されている。この異動は、11月上旬に運転職場の現場長が組合員に対して、肩たたきを開始したことから明るみになった。「支社からあなたの異動の話がきている」「異動時期と箇所は決まっていない」「家庭で不安なことや変化はあるか」というものである。組合員からは「異動時期も箇所も示されず、家族と何を相談すればいいのか」「これでは不安で、運転に集中できない」など将来設計と乗務に対する不安の声が噴出したのであった。

その後、転勤先が示されたが、新幹線運転士から山手線の乗務区へ。DL・EL機関士から京浜東北線のATCの乗務区へ。さらに山手線、京浜東北線から総武緩行のATS-Pの乗務区へ提示されたのである。しかも、運転方式の異なる乗務区への転勤先を提示された組合員の多くは、50才を超え、55才間近の組合員や56才の組合員であった。

当然にも、このような不条理な異動先に対して、ベテラン組合員からは「これから新たな線区を覚えるのは難しい」「事故を起こしてしまうかもしれない」「優秀だから転勤という理由は嘘っぱちだ」「これが国鉄改革を担ってきた者に対する仕打ちなのか」と怒りを露わにした声が出されたのである。そして、「自己申告書を悪用している」「エルダー先の雇用を考えてきたのに、今さら何だ」「金があったら辞めたい」「これは退職強要と同じだ」と訴えられたのである。

そればかりではない。現場長は若手組合員に対して「他支社・他職種もありうる」「サラリーマンなんだから転勤するのは当たり前だ」とも述べたのだ。この現場長の言動に対して「入社してから駅一車掌一運転士のライフサイクルの制度に基づいて、職場を異動してきているではないか！」「ライフサイクルのさらなる深度化の制度の導入で30代の全運転士が駅の輸送業務を担い、運輸のプロの育成をめざしてきたのは会社自身ではないか！」「運輸のプロとして駅への転勤の準備をしているのに、なぜ今、他線区への転勤なんだ！」「乗務線区の輸送のレベルを高めるというライフサイクルの深度化とは矛盾している！」「こういうことをやるなら、ライフサイクルの深度化を止めるべきだ！」「今さら他線区のみならず、他支社、他職種とは言語道断だ！」という不満の声がうず巻いているのだ。

運転職場の組合員の皆さん！

このような組合員の不安や不満の声は、おかしいと言えるだろうか。間違った主張だろうか。私たちは極めて正しい^{まっとう}真実な主張だと考えている。

なぜなら、運転士は一般的なサラリーマンではない。運転士は国家資格を取得し、大切な乗客の命にたずさわる職業であり、職務である。だから教育や訓練についても国土交通省の省令によって定められている。つまり、運転士の職務は日本の社会が成り立つ上で不可欠な鉄道輸送という業務であり、極めて社会性の高い労働なのだ。

したがって、社会性の高い労働に従事している運転職場の管理の基本は、働いている人の職務に対する誇り高い理念と使命感の醸成である。そして、それを持続させることでなければならない。にもかかわらず現場長の行っている行為は、社会的労働に対する自覚を促し醸成するどころか、乗務員の労働をサラリーマン一般で語り、ことさら不安を煽り、職場を不安全的な状態に導いていると言わざるを得ない。ベテラン運転士には退職強要^{まが}紛いの言辞をはき、若手運転士には導入したライフサイクル制度と矛盾したことを平然と行い職場を大混乱させているからだ。だから現場長の言動は、運転職場を管理している責任者の言動としては絶対に許せない言葉である。そればかりか、極めて不適切であり、鉄道事業者として失格なのである。

運転職場の組合員の皆さん！

このような安全軽視と乗務労働の独自性と特殊性を否定する、強制転勤に対して、何の疑問を持つことなく断行できる人は限られている。それは国家資格を持たない運転士労働に従事したことのない管理者である。しかも、運転士の労働を軽視^{べっし}蔑視している特定の経営幹部である。なぜなら、このような「人事」は特定の経営幹部でなければ成せる業ではないからである。

実際に、運転職場の指導担当からは「この異動は危険だ」「事故が起きる」「止めるべきだ」という指摘の声が日増しに強くなっている。また、現場の管理者からは「やってられない」「早くパートナー会社に出向したい」というあきらめと不満が入り交じった、うっ積した声が漏れ出していることは、現場と乖離した「人事」であることを実証している。

したがって、私たち東京地本は断言する。この強制転勤を中止し撤回すべきである。私たちは人事異動一般を否定しているのではない。整合性がなく安全性を顧みることのない異動だからである。そして、何よりも大切な運転士の労働の誇りと使命感を引き裂くものであり、あまりにも人を粗末^{はん}に扱う道理に犯する行為だからである。

全運転職場の組合員の皆さん！

このような理不尽な強制転勤に、組合員一人の力で立ち向かうにはあまりにも力が弱い。今こそ全運転職場の組合員が心を一つにして、JR東労組の旗の下に結束し、団結した力で解決することを訴える。

私たちは「運転職場連絡会」を立ち上げて、全運転士の連携を強化して道を切り拓き、鉄道の安全と健全な運転職場を確立するために奮闘するものである。

以上、緊急声明とする。

2013年12月4日

J R 東 京 労 組 東 京 地 方 本 部 第 7 回 執 行 委 員 会