

職場実態討論集会在開催

新小岩保線分会より3名が参加

職場実態討論集会

5・14(土)13:30～ 本千葉駅下車

千葉県文化会館・聖賢堂
(千葉城のそばです！)

千葉地本で初めての試みに挑戦します。
駅・運輸区・保線職場の代表がパネルディスカッション形式で
討論を進めていきます。

職場の問題点を共有化して次の取り組みに……。
他の職場で働く仲間の実態を知る機会です。

鉄道の仕事とは何？

1 本の列車を走らせる為にどれくらいの労働者が支えているのだろうか？鉄道は航空・船舶とは違い、駅・運転士・車掌・保線・信号・電力・建築等々、JR社員のみならず当然、グループ会社やパートナー会社等の社員が「安全・安定輸送」を日々支えている。だが、こういった部門は幅広く、各系統の組合員から「地本大会や各集会の発言を聞いても技術的なことが多くて仕事内容が分からない」「仕事の仕組みを知ることが大切だ」という声が多く、職場実態討論集会に至った。

各系統の職場から報告



5月14日(土)千葉県文化会館聖賢堂で13時30分から職場実態討論集会が開催された。嶋田組織部長の司会で始まり、越川副委員長の集会にあたっての趣意を説明しながら挨拶された。この後は各系統の職場(南船橋駅・上総湊駅・鴨川運輸区・蘇我運輸区・西船橋保線技術センター)から職場実態報告をプロジェクターで他系統でも分かりやすいように報告をおこなった。

保線以外の駅や乗務員職場では、コロナ禍が2年以上続く中、変革2027のスピードアップによって閑散線区ではワンマン列車が拡大され、動物衝撃といった異常時対応等、運転士の負担は計り知れない。また、ある駅では高校生の下校時間等でホームが一杯になり、乗車を諦めた利用者がいたとのこと。会社施策によって利用者にも多大な負担が掛かっている。現場の声と利用者の声を重要視しながら改善することが必要だ。

人件費を含め、急速に進められている経費削減が、安全やサービスも切り捨てられている実態に私達は改めて学んだ。



プロジェクターで分かりやすく説明

保線職場の実態を報告



車両にモリタリング装置が導入され、徒歩巡視が駅間で2週間に1回から3ヶ月に1回に見直された。モリタリング装置では陥没といった人間の目でしか発見できないものがある。さらに、今年になって京葉線の二俣新町駅構内でレール探傷車により継目板(接着絶縁)の破断を発見したが「以前の巡視パターン(2週間/1回)であれば、すぐに発見に至ったはずだ」と報告された。また、経費節減で駅構内の照明が撤去されると「保線としても安全に分岐器検査等、作業するにしても支障する」といった声も上がった。

JRでは今、社員の世代交代が急速に進み、経験豊富なベテラン社員が大量退職している。JR直轄でやっていた仕事を業務移管によりグループ会社等の社員に携わり、会社が言う効率化だけは進んだ。若手社員はPCによるデータ管理が主となり、事故・事象の現場経験がないので、緊急時対応が発生すれば「早期復旧」といった使命感だけが先走り、迅速な対応ができない。「技術継承が問題である」こともこの集会で感じられた。