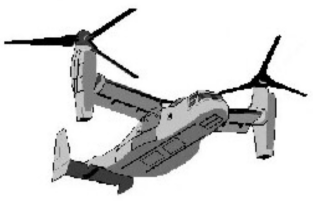
衆参両院で改憲勢力2／3超える

憲法九条にかつてない危機迫る



7月10日投開票された参議院選挙の結果はすでに周知の通り、自民党の圧勝となった。衆議院はすでに改憲勢力が2／3を超えており、これで改憲発議に必要な議席を確保したことになる。この先3年は衆議院を解散しない限り国政選挙が無く改憲勢力にとっては「仕事」のしやすい状況となってしまった。

投票の2日前には意欲的に改憲に取組んだ安倍元首相が遊説中に銃撃されるという事件が発生した。日本は世界的にも治安の良い国として知られているが、それは銃器を持つことを禁じられているからだ。武器を持てば相手はより強い武器を持ち、さらにこちらの数も増やすという無益な軍拡競争に終わりはない。

かつて世界は領土拡張と利権獲得のための覇権主義に走り惨劇を生んだ。過ちを繰り返すことの無いようにと戦勝国を常任理事国として発足した国連は機能しているとは言えず、国連での拒否権を持つ戦勝国は再び覇権主義を進めようとしている。

給与が上がらず諸外国から取り残された我が国にはもっとやることがあるはずだ。

たった一日でも一ヵ月の給与満額が支給されたり、明細の必要のない歳費など自分たちの待遇は必死に守るが、少子化対策など将来を見据えた政策は先送りし続けている。

今まで手の届かなかった憲法改正発議が可能な状況にはなったが、最終判断は我々国民に委ねられる。

ニワトリが先か卵が先かという無意味な競争に加担することなく、核を含めた軍拡は不幸しか生まないことを訴えていくのが唯一の被爆国である我が国の責務だ。

赤字！だから維持できない？

7月28日、JR東日本はJR西日本に続き、赤字路線を公表した。

千葉支社管内では、鹿島線、久留里線、内房線と外房線の一部区間が含まれているが、これらの区間は、すでにワンマン運転となっており、このままだと「本当に切り捨てられるのでは」と地域の方々から不安や批判の声が上がっている。

25日には、国の有識者会議として、輸送密度1，000人未満を目安に鉄道会社と自治体で見直し（バス転換や上下分離方式などにするなど）の協議に入るべきとする提言をまとめたばかり。

しかし、県内のある市議は「協議というがJRは、ダイヤ改正の度に市に説明に来るが、単なるお知らせのみで、理解を求めようという態度ではなかった」と不信感を募らせている。

鉄道会社が、経営困難だとして鉄道を切り捨てるなら、そもそも公共交通とは何かが問われなければならない。

国鉄から莫大な資産を引き継ぎ、バラ色の宣伝を行い「分割・民営」化を実施した国の責任をまったく問わず、今度は自治体へ「丸投げ」とは何と無責任なことだ。

国労千葉地本は、5年前から「分割・民営化」30年検証運動を行い、公共交通の在り方を訴えてきた。その後、地本内に「公共交通対策委員会」を設置し議論を重ねてきた。

鉄道のあり方がますます厳しく問われる中で、今後も地域や各団体の皆さんと力を合わせて運動を強めていかなければならない。

合図燈

ロシアのウクライナ侵攻以降「安全保障体制」の強化を叫ぶ声がひときわ強くなってきている。軍備を増強すればすべてがうまくいくような幻想が強調されている。しかしながら、いくら強力な武器を持ったところで、「国民の生命や財産」を守ることができないことは、過去の歴史が証明している◆ウクライナの戦況を見ても明らかなように武器や砲弾を供与・提供され続けてもウクライナの国民の犠牲は無くならない◆こうした現実を見た時、私たちは、いかに戦争にならない道を探るのか？成熟した社会が考え出す「知恵」が試されている。6月13日～15日の日程でウクライナでも使用されている高機動ロケット砲システムが木更津駐屯地にて市民に知らされないまま展示された。戦前の木更津市は軍都として栄えた街だ。過去の栄光にすがる腹黒い輩が軍都復活に向けて様々な陰謀をめぐらしている◆平和を希求する私たちは様々な方面に「目」を向け警戒心を持って取組んでいかなければならない（康）

国労ちば

国鉄労働組合
千葉地方本部
発責　加藤　晃一
編集　高橋　弘幸
【電話】
JR　2930　FAX　2934
NTT　043(238)5963
FAX　043(238)5967

国労は
熱い心で
職場を守る

当選御礼

参議院千葉選挙区
小西ひろゆき氏
ご支援ありがとうございました

第91回定期全国大会

第91回定期全国大会が7月28～29日開催され千葉地本から北嶋書記長が代議員として出席した。

コロナ禍のためリモートを活用しながら、闘いを組織強化・拡大に集約し全力で闘い抜く方針を確立した。

また「5年ビジョン」の中間総括を行い次世代にどう継承し、運動を発展させ取り組むかを議論した。

コロナウイルス感染症の蔓延で2年連続の赤字決算の中、合理化施策が実施され、利用者に不便を強いている実態やそこで働く仲間の過酷な勤務、増え続けている若年退職の実態、組織拡大に向けた取り組みなども多く報告された。また各社から赤字路線が発表される中、路線の廃止・縮小を危惧される発言も多くあった。

北嶋代議員発言抜粋

黒字化達成のために定期昇給の50％カットも行われた。定期昇給のカットは東日本だけだ。これは8割が労働組合に所属していないことが原因だ。労働条件を改善できるのは労働者の団結した力であることを職場から、若い社員に教える必要がある。

黒字化に向け「みどりの窓口」は今年だけで12駅の閉鎖が提案・実施。業務委託駅でも駅遠隔操作の導入で日中時間帯に窓を閉める時間が拡大している。

また、エリアセンターが設置され、いくつかの日勤駅と無人駅を巡回するシステムも導入された。巡回に行くため、駅にいる時間は1時間程度となり、ほぼ無人状態となった。これらの施策は、明らかにサービスの低下だ。

「ご利用状況を見て判断した」と言うが委託料の削減を目的とした経費削減だ。自動券売機の縮小や自動改札機の一部稼働停止も行われている。見守り警備員やサービスマネージャーも廃止された。改札窓口もカーテンが引かれ、インターホンでの呼び出しとなっている。窓口で見守ることすらしないのが今のJRの施策だ。チケットレス・モバイルを推し進め「みどりの窓口」を廃止して、機械に置き換える。また経費削減のため駅の時計の撤去やトイレが閉鎖されたなどの実態もある。全てが会社の都合で利用者に不便を強いている。

国労に課せられた任務は労働条件の改善はもとより、誰もが安心して利用できる鉄道の構築と公共交通としての役割の確保である。

引き続き関係自治体や利用者の声を集める中から安全・安定輸送に向けた取り組みの強化を図りたい。

「5年ビジョン」の中間総括が言われている。国鉄採用者が退職する中、どの様に組織拡大を図り、平成採用組合員に運動を引き継ぐのか全体で考えなければならない。

東日本では2割しか組合に入っていない実態をどう見るのか。自ら退職を選ぶ社員が増えている実態もあり、会社の組合不要論にどう対抗するのか。「変革2027」という施策で働き方が大きく変化する中、今までと同じ運動で本当に組織拡大が可能なのか真剣な議論が必要だ。大胆に打って出る行動も必要だと考える。

中央本部はもちろん、東日本本部も会社の組織再編に対し、どう組織拡大に繋げるかの議論と行動が次代に繋ぐ最後のチャンスかも知れない。次の世代に何を残すのか今大会の意義は大きいと考える。

JR東日本も赤字路線の収支を発表した。地方路線の5割弱が赤字とも報道されている。縮小・廃止に向けた議論に拍車がかかると危惧する。地方路線は「住民の足」であり、移動する権利を脅かすことになる。

機関会議で「時計の撤去やトイレの閉鎖を利用者に不便を強いる施策であり、問題がある」と発言しても「赤字だから仕方がない」では議論が進まない。

是非、鉄路を守る、構造矛盾を解決するという立場で運動強化をお願いする。

サービス低下は無いの？
ＪＥＳＳ本社交渉

7月4日、JESS千葉支店における「お客様サポートコールシステムの導入」について本社と交渉を行った。

駅業務の戦略会社として「お客さまに優しい駅」を標榜しているが、交渉で見えてきたのは「効率的な業務執行対策」として駅社員を削減し、負担を現場と利用者に押し付ける会社の姿だった。

駅によっては決まった時間に車イス対応があり、その時間帯を避けて休憩時間を組めるが急きょの場合は休憩時間を犠牲にして対応しなければならない。要員削減され、一人勤務駅ではその負担は決して少なくはない。会社は「お礼を」と言うが欲しいのは形ばかりの感謝ではなく落ち着いて食べたり休んだりできる環境だ。

窓口を閉め、離れた所から音声（一部モニターもあり）で対応するそれに変わるものとしてのサポートコールシステムで直接見なくも対応できる、介助が必要な利用者にはサービスが提供できる時間に提供してほしい。人が減ってサービスが低下するとは思っていない」と言うが介助が必要な人は窓口に来ない人ではなく、窓口に来る人だ。

支店は交渉に応じるべきだ。「出面が減り、それがJESSの言う「お客さまに優しい駅」という事なのか。

研修ではサービスに多くの時間を割き、窓口での着帽や両手渡しなど目標を掲げて現場社員に実践を要求するが果たしてそれは利用者のためになる事なのか？　利用者が望んでる事なのだろうか？

国鉄がJRに代わっても利用者のためにあるのは変わらないはずだ。社員のいる時間のご利用をという事なのか。

「お客様サポートコールシステム」はJR千葉支社と打ち合わせて進めたものというが、それならより実情を把握できるJESS千