

# 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

歴史ある国労で  
共にガンバリ

# 「交通権」は発展途上の権利

## 第35回千葉地区

## 労働講座を開催

2月16日、千葉市民会館にて、(一財)国労会館千葉地方部主催の労働講座が開催された。千葉中央法律事務所の土居弁護士を招き、「交通権と憲法」をテーマに講演を受けた。

交通機関を利用して移動する人としての権利を法律の観点から学習することが出来た。

### 【講演内容】

交通機関の発達により生活・労働・経済圏が広がると車で移動することが出来ない交通弱者は人間らしい生活



が出来なくなった。

地域公共交通が存在しない「空白地域」が全国で拡大の一途を辿っており「交通弱者」の「移動」の確保がきわめて切迫した課題となっている。

「交通権」は発展途上の権利である。プライバシー権や知る権利は憲法制定当初、規定されていなかったが時代の変化とともに憲法上の権利として解釈されるようになってきた。

「交通権」は明確な定義はないが、移動する権利、交通手段選択の自由、交通手段とその利用方法の情報を受ける権利などとして提唱されている。

権利というものは歴史や文化の発展によって変わってくるものであり、むしろそれを進めていくことが必要だ。その例が「嫌煙権」である。

## JR35年の検証 北嶋書記長

1987年の発足当時には82,470人いた社員は2022年4月1日現在で48,040人と公表している。この30数年で約34,000人が削減されたことになる。

駅においては自動改札機や券売機の導入により要員削減が進んだ。グリーンスタッフという5年の有期雇用労働者を採用していたが、5年雇用すると正社員化が義務付けられたた

昔は、駅および車両には灰皿が設置され、喫煙は自由であった。

時代の流れとともに鉄道施設内での喫煙は制限され、さらには都市部の一部が禁煙とされた。

セクシャルハラスメントやパワーハラスメントから守られる権利



めか、廃止された。

JRの採用試験を受けるが合格の保証はなく、採用されたいがために社員以上に働いても雇止めになり、JRより労働条件が悪いグループ会社に就職する者もいた。

旅行業を扱う「びゅうプラザ」を設け、宿や列車の手配、航空券も扱っていたが廃止され、千葉支社では船橋駅の店舗のみとなった。実質JRは旅行業を放

も法律上・判例上確立されたとはいえず、これらは国民の意識の現実化である。

人口過疎地での交通機関廃止が社会的問題となっている。「交通権」についても時代とともに権利として認められるかどうかは国民の意識次第と言える。

棄したと言える。

毎年実施されるダイヤ改正は効率化を考えたい合理化である。乗務距離が延ばされ、乗務時間・拘束時間が長くなり乗務員は「食う・寝る・トイレ」の人としての当たり前のことが切実な問題となっている。ホーム上にトイレのある駅はほとんどなく、折返し時間についてもトイレ時間を要求せざるを得ないのが現状だ。ワンマン運転も導入されたが利用者がケガをする事象が発生している。館山市議会では「安全性が確認されるまで運転中止」が決議されたが、耳を傾ける気はない。

21世紀体制にふさわしいとしたメンテナンステ体制合理化が行われた。組織・仕事のやり方が大きく変化し仕事を委託するが、下請け会社・技術力や経験がないため、多くの仲間が出向に出された。

35年前、政府はローカル線は廃止せずサービスも良くなるとして国鉄改革を推し進めた。利用者の減少を口実に廃止・縮小は許されない。

予想は「当りハズレ」が付きものだ。1982年公開のSF映画「ブレードランナー」は2019年のロス市街が舞台だ。SF映画は「現在」に追いついたというか「未来」ではなく「過去」になる。

### 合図燈

その頃は現在の技術をどの様に予想していたのか◆映画の中の人造人間には及ばないがAI(人工知能)が進化し、バーチャルアシスタント(リモート)や音声認識による操作)に対する予想は当たっている。しかし「空飛ぶ車」は実現していない

◆JR東日本グループ経営ビジョン「変革2027」は2018年に発表された。その後、誰も予想しない新型コロナウイルス感染症が拡大。その影響で予想された未来が前者のように現実となり「地方を豊かに」とした矢先に「地方交通線の利用度低下」という理由で廃線危機を浮上させた。鉄道網を切ることは、地方衰退に手を貸してしまうことになり「予想外だった」ではすまない。(福)

# 機関整備が進む

## 両国・津田沼・新浦安分会統合大会

2月22日、両国・津田沼・新浦安分会の3分会の統合大会が地本会議室で行われた。

大会は、鈴木津田沼分会長があいさつし、加藤地本委員長と石井運協議長より情勢報告



定期大会後の合同での職場集会や代表者会議で協議してきた経緯を再確認し、労力を要する新分会の立ち上げではなく「津田沼分会」に統合し、組合活動を続けることを提起し、承認された。

【役員体制】  
分会長 鈴木 浩  
副分会長 黒川晴久  
書記長 太田久市  
佐川正則

### 安心して働き生活できる社会へ 統一自治体選挙を勝利しよう！

#### 国労千葉地本推薦候補者

- 【首長選挙】
    - ◎習志野市 藤崎 ちさこ
    - ◎船橋市 池沢 みちよ
    - ◎習志野市 佐藤 まり
    - ◎成田市 油田 清
  - 【自治体選挙】
    - ◎千葉市稲毛区 小坂 さとみ
    - ◎富里市 岩田 かつひこ
    - ◎鎌子市 加瀬庫蔵
    - ◎横芝光町 秋鹿 幹夫
    - ◎千葉市美浜区 岩井 美春
    - ◎佐倉市 稲田 敏昭
- (敬称略)

## 2023春闘に自らの生活を見つめ直そう!

新型コロナウイルス感染症は3年という長期にわたる全世界で猛威を振るった。加えてロシアのウクライナ侵攻と世界的な物価高が進み、私たちの労働の疲弊度と生活苦は増大している。こうした中で2023春闘は物価高に耐える生活と賃金、処遇の改善が重要になっている。

春闘は日本独特の賃金闘争である。戦後、資本家階級が各企業の労働組合を打破し企業別組合の弱さが露呈する中、産別統一闘争が提起され、総がかりで挑む「春季賃上げ闘争」(春闘)が1955年に始まった。

春の時期に、統一指導部が参加し、同一産業や同一地域で、より高い賃上げを勝ち取るための相乗効果を図ってきた。こうした経過を経てきた春闘だが、最近職場から



### 千葉貨物協議会

2月18日、千葉貨物協議会の第36回定期委員会と、千葉機関区分会の定期大会が地本会議室で行われ、来賓として、千葉機関区分会の組合員でもある木村本部副委員長と地本から越川副委員長が参加



した。貨物協議会の定期委員会では、齋藤議長のあいさつの後、会計報告と経過報告、活動方針が提起され、討議の後全体で承認した。

【役員体制】  
議長 齋藤郁夫  
事務長 酒井 仁

### 千葉機関区

千葉機関区分会定期大会は、越川洋分会長あいさつの後、地本の越川副委員長があいさつした。

続いて「2023ダイヤ改正について」交渉経過を含め、本部木

村副委員長から報告を受けた。

8項目の要求に対する会社側とのやり取りに、改めて会社の理不尽な姿勢に怒りと闘いの継続を皆で確認した。

千葉機関区の乗務員は高齢化で今後、交番が回らなくなることが明らかなのに、将来展望を示そうとしない。

また、長日勤、ダブル仕業も変更せず、遠距離通勤者の在宅休養時間も十分に確保されず人間らしく扱われていない。

例えば、長日勤行路は、8時09分に出勤して21時39分に退勤、労

### お詫びと訂正

2月1日号(2591号)で地方委員会の開始時間が10時正当のところ、13時と記載してしまいました。大変ご迷惑をおかけしました。

働時間も12時間39分と法律ギリギリの長時間労働をさせている。

こうした実態を改めて全体化し、組織拡大、労働条件確保の闘いを進めることを確認して、閉会した。

【役員体制】  
分会長 越川 洋  
副分会長 酒井 仁  
書記長 古賀将也