

第92回定期全国大会

国労ちば

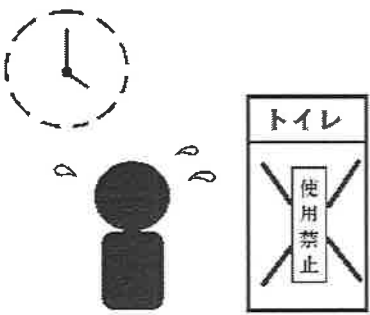
国鉄労働組合
千葉地方本部
発責 加藤 晃一
編集 高橋 弘幸
【電話】
JR 2930 FAX 2934
NTT 043(238)5963
FAX 043(238)5967

運動の歴史に学ぼう、
若い力で！

第92回全国定期大会が7月27日～28日に開催され、千葉地本からは北嶋書記長が代議員として出席した。残念ながら時間制約の都合上、発言する機会が無かったが発言予定内容を掲載したい。

【北嶋代議員発言抜粋】

コロナによる利用者の減少で2年連続の赤字決算となり、黒字化を達成するために「増収活動」や「経費削減」が行われてきた。定期昇給のカットや夏季・年末手当のカットなど働く者に責任を取らせるがごとの対応であり、利用者に対しても



不自由を強いる施策を実施してきた。コロナ以前のようにならないにしても利用者は戻りつつある。また、海外からの旅行・観光客も増え、以前の日常が返ってきたと言える。しかしながらJR会社は今だに経費削減と利用者に対する不便を強いる施策を取り続けている。保守経費を削減するとして駅から時計を撤去し旅客用トイレの撤去も拡大している。先日都内の駅舎改良によって乗客用のトイレが使用停止になっているとの話を聞いた。仮設トイレも作らず、約半年使えないとのことだ。都内の利用者が多い駅でのトイレがゼロでは許されない。みどりの窓口を大幅に削減して、兼業もカーテンを引き見守りすらしないが今のJRの実態だ。引き続き利用者の声を集める中から不便を強いる施策には反対の声をあげたい。

住民の足を守れ！ 地方ローカル線には多

くの赤字路線が存在している。黒字路線の儲けを補填して営業を続けるのが国鉄改革の精神であり、北海道や四国、貨物の黒字には国からの支援が継続されている。しかし現実には赤字路線を何とかして手放すべく動いている。千葉県に於いても今年5月にJR千葉支社の要請を受け、君津市、千葉県内の三者で「JR久留里線沿線地域交通検討会議」が設置され、第1回の検討会議が開催された。協議では今後交通政策に詳しい専門家や地元の住民などから意見を聞くなどして、結論をまとめることとしている。会議終了後にJRからは「地域の交通を持続可能なものにするため、総合的な観点から在り方を議論していききたい」と発言された。

一方で沿線住民で作る団体が千葉支社に対し鉄道の存続を求める署名を提出と同時に観光資源を活かした営業努力、運行本数の増加などの申し入れも行われている。6月

安全は最大の使命では？ JRの相次ぐ合理化が進められている。いくつ

かの駅をまよめて運用し、助働旅費すら払おうとしない。また駅だけではなく乗務員区までも統括センターという名称で一緒にして今日は職員、明日は乗務員。一部の運輸区では行きは運転士、帰りは車掌といった運用も始まっており、担務ではなく、一人何役もこなさなければならなく、労働強化は勿論、不安や不満の声もある。統括センターに於いて予備の乗務員に対し職業務の勤務を指定する事象が発生している。行路を指定しない予備乗



尊い命を守れ！ 内房線に於いて感電死亡事故が発生した。詳細

は未だ分からないが、地本として原因と対策を求め、再発することの無いよう申し入れを行っている。

中央本部はもちろん東日本本部も会社の組織再編や「痛みを伴う経費削減」「利用者無視の施策」に対しどう組織拡大に繋げるかの議論と行動が次に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。最後にあらためて職場から拡大に向け奮闘することを明らかにして発言とする。

合国境

60才でJRを退職しエルダー出向でジェイアール東日

本高架サービスが請け負っているシヨッピングセンターの保安警備員として働き4年が経過した▼雇用期間は65才の誕生日の末日までだから5年契約である▼配属当初は現役時代とは畑違いの職種で戸惑いもあり、2ヵ月程度で7kg程痩せた▼朝10時の開店作業（各出入口のシャッター・自動ドア開扉）、要望改札の掃切作業（簡易チャージ機カセット交換・チャージ金の駅への入金）、館内巡回（店舗内含む）、21時（一部22時）の閉店作業（各出入口のシャッター・自動ドア閉扉）等で一日に2万歩以上歩くのも痩せた要因の一つだと思う▼休憩時間以外は保安室内待機（防犯カメラモニター確認）、異常時（不審者・万引き・急病人等）は速やかに現場駆け付け等やることは多々ある▼残された契約期間、職場の労働条件改善、人間関係を大事にし頑張る決意だ。【優】

東日本定期大会

第37回東日本本部定期大会が8月19日に開催され、千葉地本からは嶋田組織部長が代議員として出席した。残念ながら、発言する機会は無かったが発言予定内容を掲載したい。



【嶋田代議員発言抜粋】
JR千葉支社では6月1日より、無人駅または一部時間帯に駅係員が不在となる駅において乗務員が車いすの乗降を介助することになった。賛同されないことを承知してなのか労働組合への説明は無く、段差の大きい駅ホームで使用するスロープはかなりの長さになり重さも18キロを超えるため、「女性乗務員には無理だ」という声が上がっている。この数年来、会社は様々な施策を労働組合に提案なしでいきなり現場に落としこむ。そしてどれ一つとっても細かい対応は決めておらず、その都度、社員任せとなっているのが今の実態だ。また無人駅が増加し、ワゴン運転車両が導入され、一向に減少しない動

員が車いすの乗降を介助することになった。賛同されないことを承知してなのか労働組合への説明は無く、段差の大きい駅ホームで使用するスロープはかなりの長さになり重さも18キロを超えるため、「女性乗務員には無理だ」という声が上がっている。この数年来、会社は様々な施策を労働組合に提案なしでいきなり現場に落としこむ。そしてどれ一つとっても細かい対応は決めておらず、その都度、社員任せとなっているのが今の実態だ。また無人駅が増加し、ワゴン運転車両が導入され、一向に減少しない動

物対応は乗務員への負担のみならず利用者も不安である。ワゴン化や駅の無人化の拡大は千葉だけの問題ではなく東日本全体として改善さげなければならぬ問題だと考

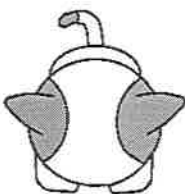
組織再編

次に、今日の組織状況と分会の再編について報告したい。現在の千葉地本組合員数は195名。現役組合員は13名であり、エルダー組合員は半数以上の147名、65歳以上のパート等組合員は35名で構成されており、平均年齢は63歳。以前は地本内に27分会があったが、再編成を求める声が多く

あり、地本としても組織検討委員会を設け、その中で「5年後を見据えた組織人員」を考慮しながら議論をし、昨年10月に開催した「第76回定期大会」において「二部規約」の改正も承認され、今後は現状に見合った組織の体制強化に向けて分会組合員の要望や実状を見極めながら、柔軟な分会の再編ができる事となり、組織の現状と今後の展望をより具体的に討論しながら進めてきた。

も増えている。会社の合理化施策や安全・安定輸送の確保の為に労働組合の必要性が不可欠であり、その為にも国労に迎えられることが重要な課題であると考え。国労運動の継承のため、組織再編後も、懇親会やレクを企画しながら組織強化と拡大に取り組んでいきたい。最後に私は今年の5月31日に退職し、エルダー出向となった。技術継承するためにも本体会員を希望したが、長年やってきた保線業務とはかけ離れた警備業で四苦八苦しながら働いていく。この先はエルダーとして65歳まで頑張りたい。そのためにも仲間と共に闘い続けることを申し上げ、以上発言とする。

※ 機関紙コンクールにおいて旧・蘇我運輸区分会が最優秀賞を受賞
訂正とお詫び
前号(2099号)で運輸区分合分会は総勢43名とあるのは50名が正當です。
訂正しお詫び申し上げます。



災害級の雨のため鉄道も各地で影響を受けた。北海道の新旭川から網走を結ぶ石北本線も土砂崩れにより2週間ほど運転を見合わせ、旅客列車だけでなく貨物列車も運休となってしまった。北見は日本でも有数のタマネギの産地でありタマネギだけでなく農産物を札幌や本州方面へ運ぶため臨時の貨物列車、通称「タマネギ列車」を運行させているが池田〜北見を結ぶ池北線は廃止されたため、石北本線が不通になった際の迂回ルートが無くなってしまった。鉄道はトラックより輸送力があり、環境にも優しい。自動車輸送は労働時間の上限が設けられ運転手不足が懸念されているため、貨物列車への期待は決して小さくない。

線路は続くよどこまでも？

災害級の雨のため鉄道も各地で影響を受けた。北海道の新旭川から網走を結ぶ石北本線も土砂崩れにより2週間ほど運転を見合わせ、旅客列車だけでなく貨物列車も運休となってしまった。北見は日本でも有数のタマネギの産地でありタマネギだけでなく農産物を札幌や本州方面へ運ぶため臨時の貨物列車、通称「タマネギ列車」を運行させているが池田〜北見を結ぶ池北線は廃止されたため、石北本線が不通になった際の迂回ルートが無くなってしまった。鉄道はトラックより輸送力があり、環境にも優しい。自動車輸送は労働時間の上限が設けられ運転手不足が懸念されているため、貨物列車への期待は決して小さくない。

るが問題は並行する在来線だ。バス転換に決まった区間もあるが長万部〜函館間がバス転換されると線路が寸断され貨物列車の運行ができなくなってしまうため、鉄道維持の方向で検討されることになったが問題は山積している。国鉄からJRへ民営化されればサービスはよくなる、運賃値上げもしない、経営安定基金を運用すれば上手くいくとし、強引に民営化したのが現状は惨憺たるものだ。

民営化に問題があることを訴え、反対した労働者の首を正当な理由なく切り、線路をできる限り剥がして民営化を押し進めた者たちはこの「失敗」をどう受け止めるのだろうか？ 誰か一人でも「間違いだつた、失敗だつた」と認めた者はいるのだろうか。

国労運動の継承

組合未加入者が減少している中で若年層の離職

2023千葉県団結まつり

2023年10月15日(日) 11時30分～
京成労働会館3階ホール (受付11時～)



(2022団結まつり)

共闘の仲間とともに連帯の輪を広げよう！
大抽選会もあり！