

職場に労働運動の継承を！

第77回定期地方大会

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

第77回定期地方大会特集号

働き続けられる環境を

9月9日、国労千葉地方本部は千葉市民会館にて第77回定期大会を開催した。

越川副委員長が開会あいさつで始められた大会は、朝まで続いた台風13号の大雨による影響が心配されたが、代議員全員が出席し、声高らかに大会の成立が宣言された。



三好議長

つよくなっている。超勤時間が増えており、今後仕事が増えるのか心配している。現場ではコロナ以降、赤字を理由に工事の予算が大幅に削られ3年ぐらい線路の草刈りが行われず、草木が伸び放題で列車に当たるのが普通の状態になっている。線路巡視の際、危険な草木は手で刈るようになっているが追いつかないのが状態だ。沿線住民からの苦情も頻繁にきているが対処しきれずこのような予算の削減は危険だとさせていただく。」とあいさつ。議事を進行した。

加藤地本委員長に続いて武田東日本本部書記長があいさつした。

東日本本部大会で表彰された機関誌コンクール最優秀賞の蘇我運輸区分会と、組織拡大標語で優秀賞の高橋弘幸氏の授賞式が行われ、武田書記長より賞状が渡された。その後、地本の機関誌コンクールの表彰式も行われた。

規約の一部改正、決算と予算、経過と方針が代議員の討論で豊富化され成立した。新役員選挙が行われ新たな執行体制が確立し、加藤委員長の音頭で団結ガンパローを三唱し閉会した。



加藤委員長

委員長あいさつ

ここ数年「コロナ禍」という状況の中で、大きな大衆行動や宣伝行動を

東日本本部あいさつ



武田書記長

東日本本部定期大会では、組織強化・拡大で若手組合員が集まる場を作り運動を継承していくため規約改正を決定した。国労加入した仲間からは労働組合の必要性和仲間の大切さが訴えられた。「融合と連携」の名のもとに変化した働かされざまを検証することが重要。国労らしさを発揮し職場改善を図ろう。

賃金や一時金のアンケートを実施してきた。全員が参加し若手社員に参加を呼び掛けてほしい。労働協約改定、貨物でのダイヤ改正後の問題点で交渉してきた。グループ会社でも諸手当や待遇改善が図られてきた。「公共交通を守る取り組み」では、国土交通省要請などを行ってきた。放射能処理水が海洋放水された。フクシマ交流が取り組まれ国労は積極的に参加するとともに、職場・地域でも取り組みを進める。あらゆる取り組みを組織の拡大に帰結しよう。

行つことができなかった。また各機関会議も短時間開催とせざるを得ない現状の中で、多くの時間をかけて分会の皆さんの理解を深めながら「分会の再編成」も無事完了することができた。しかしながら組合員の年齢構成から言って、組織のあり方を全体で引き続き議論していかなければならないと考えている。組織拡大も思うように進まない現状を何とか打破しなければならぬ。

必達を最優先とし施策を進めているが、利用者への「サービス向上」という考えは全く見えない。

故など、安全第一を経営方針の柱とする鉄道会社とは思えない異常事態だ。東日本本社における「職場社員代表選挙」の取り組みを通して労働組合の必要性を訴えていくことも重要だ。定期的に対策会議等を開催し、意見や要望・要求を集約しながら多くのグループ会社の諸課題も含め改善を求めていくこととする。

会社は、「少子高齢化や生産人口の減少」で、効率化施策を実行しなければならぬとしている。更には「コロナ禍」での大幅な減収を理由として、「経費節減」「痛みを伴うコストダウン」で黒字

今、地方のローカル線の廃線やバス転換などの議論が始まっている。公共を一番に重んじなければならぬ鉄道事業者は、他に選択肢のない高齢者や学生たちの通勤通学の手段をどう解決しようとしているのか。今あらためて思うのは、国鉄の民営化は既に破綻している。

先にも述べたように国労組織の現状は存続の瀬戸際にある。「組織拡大」をあきらめることなく、職場に蔓延している「不平や不満」の受け皿となるが、勝敗の分かれ目ではないだろうか。労働組合だからできる運動を展開するための起点の大会としたいと考える。

方針

国鉄採用者が退職を迎える年齢となり今後の組織と運動、財政をどのようにならに継承していくかが大きな課題となっている。

コロナを口実とした各種施策が実施され利用者が大幅に戻ってきている現在においても自動改札機の一部稼働停止やみどりの窓口廃止・営業時間の短縮など利用者に不便を押し付ける施策を取り続けている。「柔軟・多様な働き方」として支社

と現業機関の再編などが行われ、一人何役もの仕事をこなさなければならなくなり、若年退職者も多くなっている。

第一の課題は組織強化・拡大

JR東日本では社員の8割以上が組合未加入であり、組織低下率に付けこむように合理化施策や福利厚生などの改悪などさまざまにスピードで実施されている。全組合員で認識を共有し取り組みることが現状の打破に繋がると確信している。

第二の課題は鉄道の安全

安全定輸送の確保。内房線で発生したグループ会社社員の感電死亡事故は

未だ原因・対策すら明らかになっていない。新型ワンマン運転車両で利用者の傷害事故が発生している。

ローカル線の在り方は

地域住民の死活問題である。今後も運動の柱として取り組みを強化していく。

第三の課題は職場の労働条件改善

コロナ禍を伴う痛みを伴う「痛みを伴うコスト削減」が会社の思いつくままに進められている。そうした中で社員が安心して働き続けられる職場環境の整備と労働条件改善に向けた取り組みが必須である。

答弁

(東日本武田書記長)

40条予備勤務については千葉地本から提起を受けて折衝してきた。予備は待機と言うことを確認してきたが状況に応じて会社が決めるということもあり回数などはどうするのか問いつつ詰めたが会社は一切答えることは無かった。現状は2回以内に収まっている。

新規採用者が配属され説明会を行い、労働組合の必要性を訴えた。

経過

昨年9月23日に第76回

千葉地方本部定期大会を開催し、合理化反対、労働条件の改善、安全・安定輸送の確立、2023春闘勝利、そして喫緊の課題である組織強化・拡大の取り組みなど、決定された方針に基づき闘いを積み重ねてきた。

ロシアによるウクライナへの軍事侵略に終息する気配はない。ロシアは核の使用も公言し自民党

や一部野党は米国と核を共有する「核シェアリング」など非核三原則にまた踏み込んできている。

より若年での離職者が急増すると共に重大事故も多発している。まさに安全輸送が脅かされる事態となっている。

昨年7月の参議院選挙で、自民党が過半数を獲得し、衆参ともに憲法改正の発議に必要な3分の2を上回る結果となり、憲法改悪を阻止するため

JR東日本は、業務改革・働き方改革・職場改革を進めてきた。「多様・柔軟」を名目とした労働条件の改悪が進められている。労働条件の悪化に

JR東日本で働く労働者の8割以上が労働組合未加入となっている。会社の思うままの施策を矢継ぎ早に提案し、反対勢力が少数とみるや即座に実施している。

今こそ労働組合の存在意義を訴え、労働組合にしかできないこと、労働組合だからできることの意味を前面に押し出し、労働者の力で会社施策を

このような努力があり、継続して加入がされていると思う。

アンケートだが組合

未加入者が8割以上の意見を聞いて職場体制に繋げていくことが必要と思う。労働組合が何をやっているのかを見せながら労働組合の必要性を訴えて加入に向けた活動再雇用については会社に求めてきたが再度、強化していきたい。

エルダーの労働条件の問題について本日発言されたことを交渉の中で会社に改善を求めていきたい。

撤回させられるよう、一人でも多く共に闘う労働者を組織し、体制強化に全力で取り組まなければならない。

書記長集約



北嶋書記長

国労千葉地方本部の組織は現職と再雇用組合員との比率は大きく逆転している。分会運動の強化を図るため7つの分会に再編された。今までの分会を班として相違工夫した運動を構築して頂くと共に、分会全体の運動にすることで強化・仲間作りにつなげたいと考えている。

JRとなり36年が経過した。少子高齢化や人口減少、また労働人口の減少から「変革2027」を発表し、機械化を進め生産性の向上を図ると同時に労使

協調を一方的に破棄し、

会社に従順な社員作りを貫徹した結果、労働組合に所属している労働者は2割を切った。

時計やトイレを撤去し、みどりの窓口を閉鎖、赤字路線も廃止の思惑で議論が進んでいる。この36年で利用者やそこで働く我々の環境や労働条件がどう変化したのか改めて検証する必要があると考える。

2点目は「労働条件改善」「安全・安定輸送の確保」について。電化柱と電車との衝突や信号装置故障、感電死亡事故など人命が奪われる事故も発生している。安全・安定輸送が崩壊していると言っても過言ではない。

千葉支社においても全ての駅が統括センター・営業統括センター化され乗務員が駅業務を行うことが可能となった。40条予備の乗務員を駅業務に指定するという事象も発生している。労基署からは

「40条予備の乗務員を駅業務に指定することはふさわしくない」との見解が出され、千葉支社に対し交渉で改善を求めてきたが、会社は「可能である」とし、本部・本社間で整理されることとなっ

ている。3点目は地域住民の足を守る運動について。千葉以東はダイヤ改正の度に利便性が損なわれてきた。利用状況が悪いとして特急の廃止・千葉・館山の直通も廃止された。君津までの足を確保して、そこから先は閑散線区とし、木更津・上総一の宮間にワンマン運転を導入した。線区を横断しての活用だが、異常時・災害時は久留里線同様、計画運休の対象とされる懸念がある。

またJR各社、東日本もローカル線の収支を発表した。「分割・民営化」の議論がされ政府も赤字路線を維持できる体制でJRを発足させた。「ローカル線の廃止はしない」「今までの以上のサービス」を国民に約束してJRが発足した経緯がある。都市部の収入が減ったから赤字路線を廃線するは見当違いだ。今年の5月に「久留里線沿線地域交通検討会議」が設置された。廃線ありきではないと答弁しているが、JRとしては廃線したいのが本音だろう。関係自治体や利用者の声を集める中から、鉄路を守るを基本に運動を展開していく。

討論



安田代議員
千葉統合分会

JRは効率化・生産性向上を深度化させており、年給受給まで体がもたない。労基法の40条・乗

務員の予備問題の会社の運用は法令違反であり、労基署へ相談し取組んできた。東日本は本社交渉の中で、会社の主張を半ば容認したように整理しているが非常に残念なことだ。今日営業職場で本体に影響力・関わりを持つ職は乗務員職場のみとなっている。40条予備は勤務指定されないという原則は運用当初から要員不足から勤務指定がされてきた実態もある。

今後は40条予備の運用では玉付きで企業やイベント対応することも当たり前になってくるだろう。乗務員は安全・安定輸送に注意を払うべきで注意力を分散させてはならない。組織拡大は最重要課題であることは全体で確認されているが本部としてどこを突破口に拡大を訴えていくのか、国労らしい運動とはどういう運動なのか本部の考えを今一度示していただきたい。



竜崎代議員
運輸区統合分会

運輸区統合分会は木更津運輸区分会を除く、習志野・千葉・千葉・佐倉・銚子・鴨川の運輸区分会を統合した。これまでの分会を班として活動し、各班の班長が分会の執行委員となり、積極的に執行委

員会を行うこととした。運輸区職場では会社施策の業務の融合化により統括センターや駅との兼務化により通常乗務行路の中に駅での指定業務が設けられた。今のところは巡回とか駅構内での旅客案内などが行われている。駅員無配置駅や無配置時間になる駅での対応を乗務員が車椅子対応プレス発表では4月から実施となっていたそうだが、我々には周知されること

なく、6月の訓練で初めて知らされたといったお粗末な対応となっている。本来であれば、事前に訓練準備をしてから実施にしなければならぬ。統合分会は広範囲にわたるもので、地域の特性もあり問題も様々であるが、分会で個別に対応していた事も統合分会として情報を水平化して、共通した意識のもとで今後も運動を展開していきたいと考える。



寺林代議員
千葉設備分会

2年ぶりに新規採用が配属となり、組合説明会を開催した。

新小岩保線分会を含む7つの設備分会を統合し千葉設備分会が結成された。全員が定年まで健康で安全な職場にできるよう努めていきたい。

現在、JRエルダーは原則出向で、慣れない環境と仕事のきつさから労働条件の改善を求める声がかかっている。

ある組合員は民間の警備会社に行かざるを得なくなった。前務者との引き継ぎのため25分早く出勤しているが超勤手当は支払われていない。希望する年休を拒否され慣れない仕事と人間関係。出向先の人に相談したがそれが当たり前前の職場だと否定された。

地本、東日本にお願いしたいのは今後、健康になった時、自分で再就職先を探すのではなくJRが責任・誠意を持って職場を紹介することを約束させてほしい。それが一番の薬になると思っ



太田代議員
津田分会

外国人旅行者が増えてきたが、Suicaの発売が中止になったため運賃や乗車券購入の案内に係る時間が増えた。管理者は忙しい時にも手伝おうとはしない。自分がやっ

てこそ指導できるのだからやるべきだ。JESSは教育にもっと時間と内容を力を入れてほしい。実情に合った勉強会を「JRがやらな

一人勤務の駅が増えてい



石橋代議員
津田分会

広域な分会の中で意思統一、顔合わせをしていくのは大きな課題だ。保線・運輸区の仲間から話を聞き、共通認識ができたのは地域分会のメリットであると考え。新型コロナは5類になったが

津田分会は次々と導入される新しい施策に直面しているが、情報の発信・共有化を図り問題の本質を見極めるため今後

久留里線はいわゆる交通弱者の人たちが利用する線路であり残してほしいという思いが強い。社員代表をされていた方と

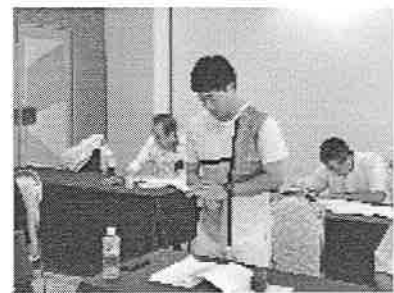
現在、千葉機関区は他

関区は余っているから定

工務協議会 第29回交流会



2023年9月10日（11日）にかけ、奥州秋保温泉にて2019年以来的の東日本工務協議会が開催された。千葉地協（千葉工務協）から4名（森田・永野・海後・飯田）が参加。



飯田青年部長

交流会では、仙台佐藤座長の司会で各地区協（各地本の工務協）の問題点が報告され討論が行われた。JR会社の「変革2027」により現場は設備技術センター化による業務

の統合や人事異動等に社員から不安の声が出されている。各職場で行われた説明会においては十分な説明がないため不安や疑問が募り、職場は技術継承どころでは無くして仕事をこなすのが精一杯の状態だ。超勤が増え、職場の雰囲気も暗く仕事は個人任せ。技術継承の為、本務エルダーとしてJR現職場に残ったが結局は列車見張員や線路巡回等、現場での作業ばかりで、若手社員は事務所（保線技術センター）

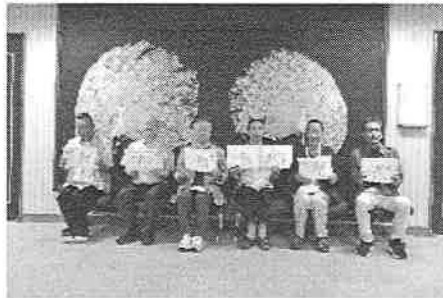
に残ってデータ管理を元に交通建設・東鉄工業・ユニオン建設といったパートナー会社に修繕依頼。しかし、修繕方法が解らずに結局はパートナー会社に丸投げしている。また、パートナー会社には線路内作業の際に責任者がおらず、線路内作業が出来ないので、結局は列車見張員の資格者のみで列車見張りをしながら線路脇の草刈や、特殊健康診断も受けていないのに振動機械の使用等をやらせルールを守らないありさまで安全上問題だ。安心して働ける環境ではないためエルダー5年の満期を待たずに早期退職者が増えていく実態がある。

若年退職者が増えていくが、相談できる仲間も無く将来展望無く他企業より賃金手当が思ったより悪い。こんな企業に見切りを付けて離職していく等々の報告が有った。しかし、今回参加の平成採用者は、自分の考えを持ち「職場や労働条件改善に向け努力している」という報告も有り、安心できた。

最後に出席議長の集約で、東日本本部の再編成も議論されているが、交流会は「来年も開催していく」と力強い言葉があり、『団結ガンパロー』で締め、2日間の日程を終えた。

「蘇我運輸区分会ニュース」が有終の美

機関紙コンクール表彰



分会再編により一旦、役目を終えたが新たに発行している機関紙もあり、今年は1職協8分会が対象となった。全体的に発行数が減少する中で蘇我運輸区分会ニュースは他を寄せ付けぬ発行数で連

続の最優秀賞に輝いた。業務の委託化が進み、他業種のことを知りえない若い社員が増えてくる昨今、足元からの情報を発信し、共有することも重要なことであり継続した機関紙発行に敬意と感謝を表したい。

- 【最優秀賞】
蘇我運輸区ニュース
（蘇我運輸区分会）
- 【優秀賞】
連協ニュース
（運輸協議会）

- ◆国労さくら
（佐倉分会）
- ◆新保ニュース
（新小岩保線分会）
- ◆闘灯
（木更津分会）
- ◆千葉運輸区新聞
（千葉運輸区）
- ◆佳作
運輸区とうごう
（運輸区統合分会）
- ◆SOGA班新聞
（運輸区統合分会）
- ◆きずな
（新浦安分会・津田沼分会）
- ◆蘇我班
（蘇我班）

- ▼千葉県労働者福祉協議会
- ▼千葉県交通運輸産業労働組合協議会
- ▼運輸労連千葉県連合会
- ▼中央法律事務所
- ▼中央労金千葉支店
- ▼国鉄闘争の経験と教訓を活かす千葉県共闘会議
- ▼京葉臨海鉄道労働組合
- ▼江戸川区労働組合センター
- ▼葛飾地区労働組合協議会

来賓メッセージ

- ▼鉄道退職者の会
- ▼千葉地方連合会
- ▼国鉄労働組合盛岡地方本部
- ▼国鉄労働組合仙台地方本部
- ▼国鉄労働組合秋田地方本部
- ▼国鉄労働組合新潟地方本部
- ▼国鉄労働組合長野地方本部
- ▼国鉄労働組合高崎地方本部
- ▼国鉄労働組合水戸地方本部
- ▼国鉄労働組合東京地方本部
- ▼国鉄労働組合岡山地方本部

2023年度執行委員会体制

執行委員長	加藤晃一	61才
執行副委員長	松田優一	64才
書記長	北嶋利則	60才
執行委員	嶋田福実	60才
執行委員	中島英二	40才
執行委員	高橋弘幸	63才
執行委員	佐川正則	60才
執行委員	北村智之	42才
青年部長	飯田秀樹	27才
会計監査員	鈴木浩	63才
執行委員	太田久市	59才