

2024年春闘勝利！千葉県総決起集会

国 労 ち ば

労働者の声を届けよう！

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

今だから
加入しようよ
国労に



3月9日、千葉市文化センターにおいて国鉄闘争の経験と教訓を活かす千葉県共闘会議主催の「2024春闘勝利！千葉県総決起集会」が開催された。

ユニオン市原・星野副委員長の司会、開会のあいさつに始まり主催者を代表して千葉県共闘会議坂本議長（千葉県高教組委員長）のあいさつと続いた。

来賓あいさつでは、社会民主党千葉県連合・阿部副代表、新社会党千葉県本部・鳩川書記長より情勢を含めた連帯のあい



さつ。当初、出席予定の日本共産党千葉県委員会急な都合により欠席となった。立憲民主党千葉県総支部連合会からは連帯のメッセージが寄せられた。

その後、千葉中央法律事務所の上居太郎弁護士より「働き方改革と高齢者雇用安定法について」をテーマに講演を受けた。

労働に関する根本的なことから「高齢者雇用安定法」における義務と努力義務の相違など学ぶことができた。

各労組・団体からの報告では千葉県高等学校教



職員組合から「給特法」という基本給の4%の調整額を支払うことで教員に残業代を支払わない制度がある。1971年頃の残業時間が8時間を基に作られたものだが2022年11月の調査で時間外在校時間は平均で43時間を超えている。働き改革として「給特法」の抜本的な見直し（廃止）に向け取り組んでいく。

全水道労働組合から、能登半島地震により被災地の水道をはじめとするライフラインは完全復旧には至っていない。給水車を2台派遣し応急給水

活動を行っている。

災害時の復旧作業を行うのは末端の公務員であり、給水車の運用も含めベテラン世代に頼らざるを得ず、準中型免許取得や人員要求など少しずつ前進を勝ち取っているなど災害時のインフラの脆弱性や業種を超えた日本全体が抱える技術継承問題が報告された。

国労千葉地本からは相次ぐみどりの窓口閉鎖やあってはならない作業員の感電事故死、傾いた電柱と列車との衝突や保守期限を超過したための新幹線の停電事故など安全性への問題。利用者の

みならず自治体や経済界からも反対の声が上がる名ばかりのダイヤ改正の実態を報告した。

争議団・闘争団報告ではJAL被解雇者労働組合・鈴木客室乗務員団長より全面的な解決に向けた闘争報告と支援の要請があった。

N関労・秋島分会長より集会アピールが提案され全体の拍手で承認した。

最後に国労千葉地方本部・加藤委員長の団結力ンパローで集会を締め、集会には50名が結集し、全体で春闘に向けた取り組みを確認した。

◎千葉県共闘会議主催
メーデー前夜祭
2024年4月26日(金)
千葉市民会館・18時30分

◎2024憲法大集会
2024年5月3日(金)
有明・東京臨海広域
防災公園・13時

◎千葉県憲法集会
2024年5月12日(日)
千葉県教育会館・13時

合図 新型コロナの影響を受け、一時赤字に転落したJR東日本だが、現場では1円でも多く稼ごうと必死になっている。▼国鉄分割・民営化当初の山之内副社長は、「設備現場で金儲けの話をしているぞ。これはやばいからな。」と昭和62年当時に発言しており、安全を疎かにするなど釘を刺していた。

▼「安全」はトッププライオリティと会社は言っているが、本体やグループ会社で安全を脅かす事象が多発している。本来業務を疎かにしているからこそ、こうした事象が増えているのであって、いくらか仕事の本質やルールの成り立ちを理解しろと言っても全く意味がない。ましてや命に関わる事象も多くなっており、訓練や教育を現場任せにし、素人が素人を教えたところで何の意味があるのだろうか。

▼エルダー社員から学ぶ機会も減り、職人と呼ばれる社員も減った今、会社は安全をどう創り上げていこうと考えているのか。(英)

3・5国労中央総決起集会

3月5日、午前中は議員要請行動・新橋駅前での宣伝行動。午後からは交通ビルにおいて「2024春闘勝利 3・5国労中央総決起集会」が開催された。



新橋駅前での宣伝行動は時折小雨が降る状況ではあったが利用者を置き去りにしたJR施策や国民

が納めた税金を無駄遣いすることに責任のある説明は無く詫げる態度もない裏金問題を訴えた。



中央総決起集会では本会場に参加の地本の他、リモート参加の地本からも報告と決意表明を受けた。リモート参加できなかった地本からはビデオメッセージが寄

せられた。その後、全自交労連の本田書記次長より「公共交通とライドシェアについて」をテーマに講演を受けた。



【講演内容】日本のタクシーは運転者だけでなく事業者も一体となって安全運行に取り組んでいる。事業者との

雇用関係無ければ安全な運行管理は困難となる。

運転者不足解消や交通手段確保のための施策として一部の政治家からも発言されているがライドシェアはいわゆる「白タク」であり、雇用権限のない個々の運転者の健康状態や安全運行などどこまで権限が及ぶのか。

アメリカですでに導入されているが利用者が少ない地方では収入が少ないため、結局都市部に集中してしまっている。ライドシェアが過疎地の公共交通解消の手段にならないのは立証されている。

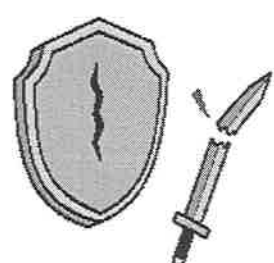
矛と盾

今年も通学定期券発売繁忙期がやってきた。みどりの窓口は今や数えるほどしかなく、券売機で発売するしかないが駅の状況によっては駅員一人が窓口を閉め、通学定期券を発売できるように設定し、表側に回って発売せざるを得ない。その後、通学定期券を発売できないように設定を戻さなくてはならないが、ある駅で失念してしまい、「必ず設定を戻すように」との通達が出された。

駅員はプログラムで動く機械ではない。窓口を不在にしている間に待つている利用者がいれば当然券売機の設定を戻すより待たせた利用者の応対を優先するのとは当たり前のことであり、つい失念するものもありうるのだ。

みどりの窓口を次々と閉鎖し、その負担は現場の社員と利用者に押し付けている。後出しジャンケンの何かあってから言うのではなく、現状を把握して現場を助けてほしいと切に願わずにいられない。

駅員はプログラムで動く機械ではない。窓口を不在にしている間に待つている利用者がいれば当然券売機の設定を戻すより待たせた利用者の応対を優先するのとは当たり前のことであり、つい失念するものもありうるのだ。



工務協・退職者お疲れ様会

1月28日(日)12時より蘇我駅前の「和風料理かめや」にて千葉工務協主催2022及び2023年度の「退職者お疲れ様会」が開催されOBの方々含めて24名が参加した。

千葉工務協・海後事務長の司会のあいさつで始まり千葉工務協・森田議長の今後の情勢などを含めたあいさつの後、嶋田執行委員が退職者に対して労いのあいさつ。その後、木更津分会保線班の市原正人さんの乾杯の音頭で会は進められた。

今回の退職者お疲れ様会は国鉄最後の採用者が対象となった。工務協の組織人員は33名であるが、5〜6年前の大量退職前には倍以上の組織人員がいた。参加者も減り、寂しさを感じたが久しぶりの工務協OBの方々の語りいは懐かし

さもあり、大いに盛り上がった。最後は工務協OBの小出さんの団結ガンパローで会を締めた。



2024春闘

JR東日本の回答

- ◇定期昇給 昇給係数：4の実施
ベア：所定昇給額+4,000円
- ◇エルダー社員ベア：6,000円

※夏季手当 2.7ヶ月

JESSの回答

- ◇定期昇給 昇給係数：4の実施
ベア：一律5,000円
(契約社員・パート社員は回答無し)

CTSの回答

- ◇社員・定期昇給 昇給係数：4の実施
ベア：3,000円
- ◇嘱託社員 ベア：4,800円
- パート社員 ベア：時給30円