

第38回東日本本部定期大会

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

辛いとき
思い出してね
国労を

命を守る 職場体制の構築を

第38回東日本本部定期大会が8月24日に開催され、千葉地本から嶋田組織部長が代議員として出席した。

発言機会は得られなかったが予定していた発言内容を掲載したい。

【嶋田代議員発言抜粋】

組織の現状

千葉地本は組織再編を実施し27分会から7分会となった。今年最後の国鉄採用者が定年を迎える年でもある。年度末には平成採用者



は3名となる。

そういった状況下において今年の2月にJR保線2職場（西船橋保線技術センターと大網保線技術センター）から社員代表選挙に国労組合員が立候補した。西船橋保線技術センターではネット投票が提案されたが投票状況を調べられる恐れがあると断り、投票所付近に管理者がいるため近づかないように要請しながら選挙を行った。結果は落選だったが、

どちらも組織人員以上の得票獲得できたのは国労が期待されている証しであり、若手を中心としたレク活動を通じて組織拡大に繋げたい。

安全・安定輸送

安全・安定輸送についてだが、JR東日本は今年の4月に社長が変わり「世代交代の気

運が高まった」と会社側が発表しているが、現場は果してどうだろう？ 要員削減に力を入れ、業務委託・外注化を進めその結果、架線や変電所、線路設備のトラブル輸送障害が相次いでいる。設備部門の職場では要員不足で一人何役もやらざるを得ない実態が報告されている。新幹線の設備部門において1月に上野〜大宮間架線切断事故により電力の業者が感電事故を起こし重傷。また、4月には福島〜白石蔵王間での新幹線の工事車両の油漏れ事故等々、重大事故が続いている。横浜線では協力会社社員の転落死亡事故なども発生している。

こういった状況に「JRの仕事に魅力を感じない」、「将来性がない」として若年層の離職に歯止めがかか



エルダー問題

次にエルダー問題だが、JR本体と比べて過酷な労働環境に置かれ、体力的にも精神的にも辛く要員も不足しているのが現状だ。「うちは中小企業なので年休を取らないでほしい」と言われたエルダー出向者もいた。

「技術継承の為に本体力エルダーとして残ってほしい」と当時の現場長に言われたこともあったが、コロナ禍以降は原則出向。その出向先も警備か清掃業しか無く、断れば他はない。それがだめなら辞退といった状況に追い

込まれた。41年間やってきた保線業務とは違う仕事に就き、四苦八苦しながら奮闘している。事故防止する為に要員を配置し技術継承を継続するべきだ。

一人勤務の危険性

JR東日本ステーションサービス（JESS）千葉支店における一人勤務の問題を提起し、本社本部間における交渉も実施してきたが会社は見守り力メウで万全と胸を張り職場でパート社員が倒れる事象についての対策が一向に解決されてない。カメラは1時間動きがない場合に注意喚起するもので緊急時の現場社員の「生命」を守ることはできるはずもない。

作業量が増加されるばかりで休憩時間といえども旅客優先の対応を迫られる。十分な休息も取れず、超勤前提で作業が成り立っているのが現状だ。要員不足の実態を把握し利用者のサービスおよび安全を低下させないためにも国労東日本として具体的な提起をしながら改善させるべきだ。

命の危険が迫るほどの猛暑が連日続き国連の事務総長は「地球沸騰化」と表現した。その一方でトランプ前大統領とその周辺の人々は地球温暖化は嘘だと主張している。石油・ガス業界の労働者の雇用問題に絡めて、化石燃料を掘って掘って掘りまくれと主張し支持を得ている。アメリカ第一主義を掲げ、自分達さえ良ければ良いとの言い分を聞いて思い出した。あの分割民営化攻撃で国労脱退が相次ぐ中、分会掲示板に張り出された「国労は、自分さえ良ければ良い」という道を選びません。」という文言だった。▼自分のことだけを守ろうとしても、根本的問題を解決しなければ結局自分の首を締めることになる。先輩に言われ、頭を殴られた思いがした。困難に直面した時、物事の本質を見極め、より良い道と共に考え合うことの大切さを教わった。▼混沌とした時代といわれる中でこそ、若い世代に引き継ぎたい課題だ。（幸）

合図燈

命の危険が迫るほどの猛暑が連日続き国連の事務総長は「地球沸騰化」と表現した。その一方でトランプ前大統領とその周辺の人々は地球温暖化は嘘だと主張している。石油・ガス業界の労働者の雇用問題に絡めて、化石燃料を掘って掘って掘りまくれと主張し支持を得ている。アメリカ第一主義を掲げ、自分達さえ良ければ良いとの言い分を聞いて思い出した。あの分割民営化攻撃で国労脱退が相次ぐ中、分会掲示板に張り出された「国労は、自分さえ良ければ良い」という道を選びません。」という文言だった。▼自分のことだけを守ろうとしても、根本的問題を解決しなければ結局自分の首を締めることになる。先輩に言われ、頭を殴られた思いがした。困難に直面した時、物事の本質を見極め、より良い道と共に考え合うことの大切さを教わった。▼混沌とした時代といわれる中でこそ、若い世代に引き継ぎたい課題だ。（幸）

情報は内ではなく外から?



昨年の8月より発売中止となっていたSuica・PASMOが9月1日より発売再開となった。記名式のみに限られるが窓口で利用者に謝り頭を下げる現場としては待ち望んでいたことだ。

しかし、このことを知ったのは通達文書や点呼等の情報伝達ではなく、テレビなどをメディアを通じてという社員も多かったのではなからうか。

会社の施策をメディアから知るといえるのはどう考えてもおかしい。事前に周知と言う発想には至らないのだろうか。プレス発表の前情報に洩れてはという事なのだろうか。

タブレットが支給され、「これを見て勉強してね」と一方的に資料が配信されるが、現場が待ち望む情報は伝

わってこない。違和感を感じない若い社員もいるかもしれないが、会社の施策を現場に伝えるのは重要なことであり現場軽と言えない。

以前、現場に赴き現場を見て現場の社員と話をするとという施策を打ち出したことがあったがどの程度実施されたのか実感がなく、いつの間にか 滅した感がある。

厳しい目を向けられることを忘れず、利用者として現場の声を施策に反映させるべきではなからうか。

米の次は野菜不足?

今年も災害級の豪雨のため各地で不通となるなど多大な影響を受けた。

昨年、北海道の石北本線が運転を見合わせたが今年には石勝線が不通となった。札幌と帯広・釧路間を特急列車で結ぶだけではなく、十勝地方で生産された農産物を本州方面に貨物列車で運ぶ 要な路線だ。

以前なら根室本線經由での迂回もできたが2016年の豪雨災害で新得と東鹿越間が不

通となったまま7年を経過しても復旧される事は無く今年の3月31日をもって新得と富良野間が廃止となってしまった。そのため迂回路が無くなくなり石勝線が不通になると鉄道輸送が寸断されてしまう。

以前なら鉄道がダメならバスやトラックでという事になっただろうがドライバーの時間外労働が規制された物流の2024年問題により代替輸送を確保することができず、人も

貨物も復旧を待たざるを得ない状況に追い込まれた。

今年は店先から米がなくなり、猛暑や豪雨災害などで野菜の収穫にも影響が出ている。日本は食料自給率が低く、食料生産地から費地へ運ぶ手段を確保し、国民を「食べさせる」のは国や自治体の要な責任でもある。

経営は成り立たないという声を無視して都の良い理論を展開し、分割民営化した挙句、災害が流通をいとも簡単に寸断する事態を作り上げた国の責任は重い。

京葉線再ダイヤ改正

3月に実施されたダイヤ改正では京葉線の快速列車を全て各駅停車としたため、利用者のみならず沿線自治体や経済界からも反対の声が上がった。

自治体の首長が先頭に立った反対は想定外だっただろう。反対の声に抗しきれず、苦肉の策で朝の通勤帯に2本の快速列車を復活させたが東京着が7時30

分前後と早いため理解を得られず、9月1日より再ダイヤ改正を実施したが一度発表したダイヤを変更し、さらに見直すのは前代未聞のことだ。

現場では時刻表の作成・チェックなど本来ならやらなくても済む作業が行われた。旅客用、業務用などかなりの時間と神経を使う作業だ。



全ての人が満足できない列車ダイヤは難しいが、もっと丁寧な説明をし、理解を求めていたらもう少し違うものになっていただろう。

2024千葉県団結まつり

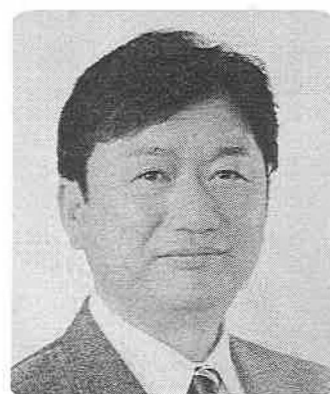
2024年10月13日(日) 11時30分～
京成労働会館3階ホール(受付 11時～)



共闘の仲間とともに連帯の輪を広げよう!
大抽選会あり!

2025年7月参議院選挙

交通・運輸・観光サービス分野の代表として



比例代表
もりや たかし

私鉄総連組織内議員
西東京バス労組出身