

# 久留里線廃線反対署名 JR千葉支社に5700筆を提出



JR東日本は3月に、久留里線の廃線に向けた協議会の設置を千葉県と地元君津市に申し入れ、5月11日に検討会が非公開で行われた。「久留里線と地域を守る会」は検討会の会場に出向き抗議の見解を発表し、続いて5月17日にJR千葉支社に5700筆の廃線反対署名を提出した。

地域にとって不可欠の公共交通機関である久留里線の廃線を許さず、JRと国が一体で進めるローカル線廃線攻撃に対する地域からの闘いの第一歩が示された。

## 動労千葉を支援する会 ニュース

2023.5.18  
379

国鉄1047名解雇撤回！

井手JR西元会長・深澤JR東社長を法廷に

### 国鉄闘争全国運動6・18全国集会

6月18日(日)13時30分(開場13時)

江戸川区総合文化センター 大ホール

(東京都江戸川区中央4 14 1)

\* 新小岩駅から徒歩15分

### \* 関連企画 6・17討論集会

6月17日(土)13時30分(開場13時)

千葉市文化センターセミナー室

(千葉市中央区中央2 5 1千葉中央ツインビル2号館)

動労千葉を支援する会事務局  
千葉市中央区要町2-18 DCC会館  
Eメール deluxe@deluxe.ocn.ne.jp  
FAX 0476(202)78200  
〒101-5013 192036

# 動労総連合全国大会を開催

(4/23)



## 動労総連合・水戸が結成

動労総連合は、4月23日DCC会館において、第37回定期全国大会を開催し、戦争情勢と真正面から闘い、JRの大再編攻撃にストライキで対決し、組織拡大に向けて全組合員が総決起する闘いの方針を満場一致で確立した。

冒頭、あいさつに立った田中執行委員長（千葉）は、「動労水戸の脱退を乗り越え、動労総連合・水戸を結成した水戸の仲間たちに敬意を表したい。台湾・中国をめぐる戦争情勢が一段と切迫している。6兆円を超える戦争予算が成立するなど歴史の転換点にある。一方、世界中にインフレが拡大し、23春闘では、岸田や日経連が「賃上げ」を発言し、連合は一言も発せず完全に崩壊した。しかし、こうした時代こそチャンスだ。

世界では労働者がストライキとデモで闘っている。労働組合の力が試される時代だ。力をひとつに束ね、職場から闘いを作り、組織拡大を実現しよう。11月集会への1万人結集へ全力で闘おう」と力強く訴えた。

## 100%のストライキ権と

## 新役員体制を確立

執行部から、経過報告や運動方針案等が提起され、質疑応答が行われた。

### 【質疑応答で出された主な意見】

動労総連合・水戸を結成し、動労総

連合に加盟した。これからはわれわれがやりたい労働運動を行っていききたい。JRは、水戸・土浦、いわき・原ノ町間をワンマンにしようとしており絶対反対で闘う（水戸）

昨年10月に続き3月4日に2回目の芸備線廃線反対闘争を闘った。5月のG7サミットは、「ヒロシマの占拠」であり粉砕へ闘う（西日本）

構内1日勤削減で乱れると作業が回らず休憩時間の変更になる。コスト削減・要員削減に反対し、職場代表選挙を闘う（千葉）

書記長の解雇撤回闘争勝利に向けて闘う。会社が雇用延長を拒否する不当な対応を行っている。勝てる展望はある（神奈川）

融合化に反対し、戦争情勢と闘うことが重要だ。長岡統括センターは千葉より総延長が長くなっている。運転士は、ワンマンは疲れるから乗務したくないと言っている。米坂線の廃線化を許さず闘う（新潟）

新幹線作業所では、作業手順がバラバラで、会社に要求を出しており、声を上げることが増えてきた（福島）

## 尼崎事故18ヶ年弾劾！ 現地集会・デモ闘う



### 全国運動関西が主催

05年の尼崎事故から18年目を迎えた4月25日、尼崎駅北口公園において「尼崎事故弾劾！4・25総決起集会」が、国鉄闘争全国運動・関西の主催で開催された。

雨が降りしきる中で開催された集会は、冒頭、全国運動・関西代表の港合同・中村委員長が主催者あいさつを行った。

続いて、4月統一地方選挙を闘った高槻医療福祉労組・村山ゆうこ委員長が選挙闘争の報告を意気高く行った。次に、関西生コン支部・武谷書記次長は「無罪判決の勝利を生かして闘う。産別労働運動の復権へストライキで闘う」と熱く訴えた。

### 動労総連合大会を報告

動労総連合・川崎書記長は、「JRに事故の責任を取らせるまで闘おう」と訴えた上で、動労総連合大会においてJR大再編、「労組なき社会」化と闘う、1047名闘争でJR西元会長・井手、JR東社長・深澤を証人に採用させる、階級的労働運動を貫く、11月集会1万人結集の実現、戦争に反対しG7広島サミット粉砕へ闘うとの方針を確立した」と報告した。

動労西日本・原田委員長が基調報告を行い、芸備線廃線に対し2波の現地闘争と3・17ストと総決起集会の報告を行い、当面、G7広島サミット粉砕に総決起しようと呼びかけた。

最後に港合同・木下執行委員が行動提起と団結ガンバローを行い、風雨が強まる中を事故現場までデモ行進を貫徹した。

## 流すな汚染水！ とめよう原発！ 4・29千葉集会



4月29日、千葉県弁護士会館において、「流すな汚染水！とめよう原発！4・29千葉集会」が、千葉市稲毛にある放医研の元主任研究官の崎山比早子さんを講師にむかえ、150名の結集で開催された。

崎山さんは、元国会東電福島原発事故調査委員会の委員であり、現在は3・11甲状腺がん子ども基金代表理事として活躍されている。講演は、「汚染水の増大とそれがもたらす危険性」「原子炉の土台倒壊」「放射線による健康影響」など、1時間20分に及んだ。

集会後、80名が市内デモを行った。

# 激しく進む融合化 組織再編攻撃

この間、JR東日本会社は、業務融合化・組織再編の攻撃を激しくかけてきている。6月の車両センターの首都圏本部所属化、7月の千葉支社管内全駅の（営業）統括センター化はさらなる大再編攻撃の出発となる重大な転換点だ。鉄道の歴史を覆す攻撃に対して、動労千葉は職場からの反撃を訴えている。

## わずか5年で

この間の会社の攻撃（年表参照）を改めて見てほしい。東労組に対して「労使共同宣言失効」を宣言して以降、わ

ずか5年で攻撃が激しく進められている。

運転士・車掌の職名廃止・ジョブローテーション提案時には、「作業ダイヤに指定された業務を行う」ことから「仕事や価値を創り出す」と求めるとし、「新たな輸送サービスの価値の創造に貢献できる社員を育成」と打ち出した。そして、現業職の職名全廃、統括センター化へと攻撃は進み、運転士・車掌の込み運用、乗務交番中に駅業務を行う、支社で行っていた企画業務も現場で行う、乗務行路内に「その他時間」設定など、業務融合化攻撃がかけられてきた。

## ○業務融合化・組織再編攻撃の経過

2018/2	会社が東労組に「労使共同宣言失効」通告
2018/5	乗務員勤務制度改悪（支社課員の乗務等）提案
2018/7	「変革2027」発表
2019/3	乗務員勤務制度改悪（支社課員の乗務等）強行
2019/3	運転士・車掌職名廃止、ジョブローテーション提案
2019/7	「ミライの車両S&E構創」
2020/4	運転士・車掌職名廃止、ジョブローテーション開始
2021/5	現業部門の職名全廃、統括センター化提案
2021/12	組織再編（車両センターの首都圏本部、東北本部、新潟支社所属化、企画部門再編等）提案
2022/3	現業部門の職名全廃、統括センター化開始
2022/8	深澤社長「鉄道部門4千人削減」「グループ内転籍や副業促進」方針発表
2022/10	現業機関・支社再編開始
2023/3	乗務員行路内に「その他時間」設定
2023/6	幕張・京葉車両センターの首都圏本部化
2023/7	全駅の（営業）統括センター化

⇒会社は「さらに業務集約や体制見直しを進める」と宣言

圏本部化、7月全駅統括センター化が強行されようとしている。

## 「鉄道部門4千人削減」 「転籍・副業促進」

JR東日本会社は組織再編を「会社発足以来、最大の変革」と位置づけ、「会社・系統・組織（職場）・仕事の垣根を越えた業務や企画部門の業務等を柔軟に担える仕組みを構築」するとしてきた。6月首都圏本部化、7月全駅統括センター化は、現場におけるさらなる業務融合化・組織再編攻撃に向けた攻撃の準備段階だ。会社自身が7月以降、「さらに業務集約や体制見直しを進める」と宣言している。

その目的は深澤社長自身が明言しているように、「鉄道部門4千人削減」「転籍・副業促進」にある。それに向けたさらなる融合化や全面的ワンマン化の攻撃、「企業の壁を超えた働き方」という形で偽装請負などの制約もなし崩し的に解体し、全鉄道業務の外注化、分社化・転籍、グループ会社再編に突き進む攻撃が始まるつととしている。

こうした中で6月首都

だが、鉄道の安全を守っている各系

統の専門的な技術・経験、現場労働者を徹底的にないがしるにする攻撃は矛盾に満ちている。

これまで行われてきたことは、「鉄道ありきで考えるな」「これからは価値創造だ」といって現場労働者の誇りを奪い、労働者同士を際限ない競争に駆り立てて、断絶させようという攻撃だった。会社の攻撃を貫徹するためには、職場から労働組合と現場労働者の団結を一掃しなければならぬからだ。黙っていけば会社の攻撃はエスカレートしていく。だが、団結して声をあげれば攻撃を打ち破る展望が切り開かれる。

## 広範な範囲が 駅も運輸区も「一職場」

7月からの全駅の（営業）統括センター化は労働者の権利を根本から解体する攻撃であり、鉄道の専門的な技術・経験を否定して労働者の誇りを奪うイデオロギー攻撃だ。

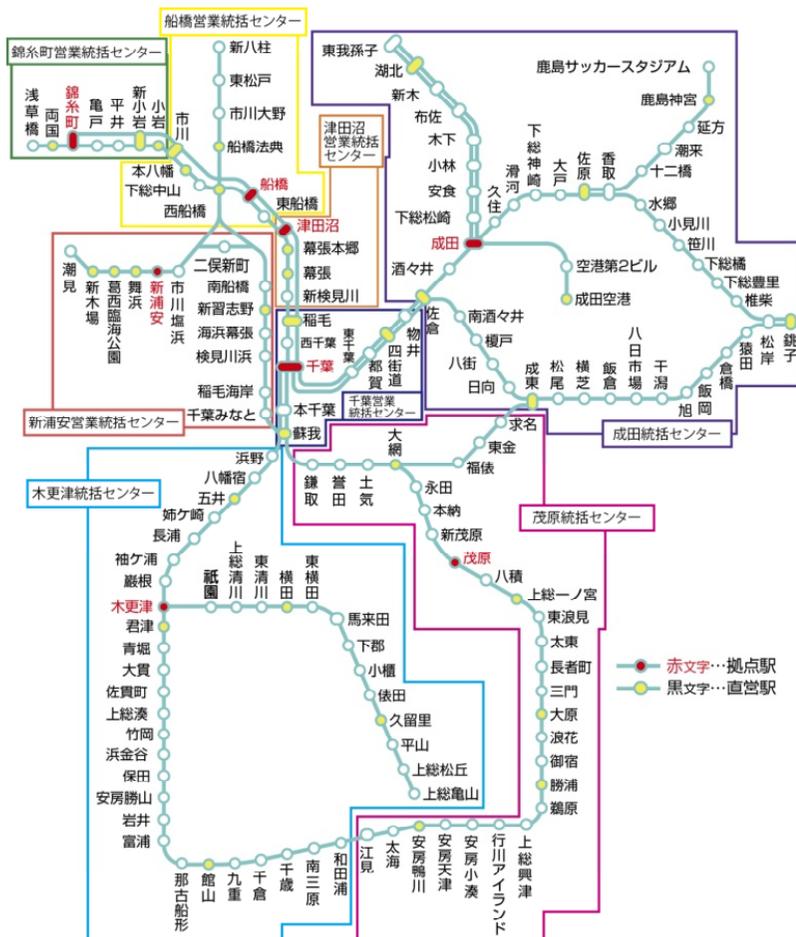
### 職場も職種も勤務指定一つ

統括センター化で広大な範囲が「一職場」とされる。茂原統括センターでは大綱、鴨川駅で営業キロは70・4キロ

エリアとしては総延長102・1キロもの広大な範囲が「一職場」だ。木更津統括センターでは内房線と久留里線で総延長135・6キロ、成田統括センターは何と総延長198・3キロだ。

これほど広範な範囲が駅も運輸区も「一職場」として扱われる。「今日は銚子駅、明日は運転士、次の日は成田駅」といったことが勤務指定一つで決められるということだ。

労働者の権利や労働条件は、「どこで、どんな業務をして働くか」ということと切り離すことはできない。統括センター化は、広範なエリアにわたって職種も勤務地も、勤務指定一つで会社の好きにできるといふものだ。それは、労働者の労働条件と権利を根本から解体するものだ。



とくにその焦点は、鉄道にとって最も中心をなす職種である乗務員にあてられている。乗務員の労働条件・権利の破壊を通じて、すべてのJR・グループ会社の労働者の権利を奪おうという狙いだ。

### 労働者から誇りを奪う

### イデオロギー攻撃

統括センター化に含まれていない千

葉、習志野、蘇我運輸区も次々に「兼務」が発令され、業務融合化攻撃が進められている。乗務員であつても駅業務、企画業務、草刈り、コンビニの品出し等もやらせ、「どの場所でも、どんな働かせ方をさせても文句を言うな」「すべて会社の自由で、それが当然だ」と考え方を転換させるための攻撃だ。

鉄道の安全は各系統の専門的な技術・経験によって守られている。しかし、会社は乗務員さえ「片手間仕事」とし、専門性を「必要ないもの」のように扱おうとしている。鉄道業務そのものを軽視し、安全を守る現場労働者を軽んじて、労働者から誇りを奪うイデオロギー攻撃だ。それを通じて、労働者同士を分断し、競争に駆り立て、団結と労働組合を破壊する攻撃だ。

## “ 企業の壁を超えた働き方 ”

業務融合化攻撃は、「グループ内副業」とも一体の攻撃だ。深澤社長は「これからは仕事、系統の壁だけでなく企業の壁も越えていく」と語っている。「副業」という形を通して、「偽装請負」などの制約をなし崩し的に解体することまで狙われている。それは鉄道業務の全面的な外注化、分社化・転籍へと突

き進むものであり、グループ会社の大リストラ・大再編を不可避とする攻撃だ。

## 車両センター首都圏本部化

### すべてが隠されている！

JR千葉支社は6月から幕張車両センター、京葉車両センター、木更津派出を首都圏本部所属とすると提案している。しかし、実施まで1ヶ月を切る段階になつても現場には何も具体的な説明が行われていない。首都圏本部化で労働者がどこに所属し、どう扱われ、何が変わるのか。労使関係の基本である交渉相手はどうなるのか。すでに外注化されている構内運転関係業務の委託契約はどうなるのか。すべて隠されたままだ。

提案では、「新たな価値創造を続けるため、現業機関と企画部門の業務分担を見直す」「現業機関の多くの社員が企画・計画業務に関わり、様々な業務を現業機関の社員自ら推進する体制を構築する」などとされている。また、「新たに現場で担う主な業務」として契約業務や車両検修設備、設備投資計画が

挙げられ、車両センターでもグループ会社との調整など支社が行っていた業務を担わせるとしている。

しかし、交渉でも「首都圏本部に集約する」という結論だけ伝えて、具体的なことは「検討中」「聞いていない」などと繰り返すだけだ。こんな不当な対応があるのか！労働者と労働組合をないがしろにするにもほどがある。

## グループ会社の大再編で

### 「転籍や「孫請化」

この首都圏本部化は、実施後もさらに業務集約や体制の見直しを進めると宣言されている。CTSなど各支社ごとに作られている車両整備会社の再編を不可避とする攻撃だ。

検修構内業務の外注化は、これまで各支社ごとにグループ会社と契約されてきた。だが、車両センターが首都圏本部に集約されれば、それぞれバラバラの契約、労働条件を集約・統一する方向に行かざるを得ない。グループ会社の大再編で、CTSなどの外注会社社の労働者にも転籍や「孫請化」など「下へ下へ」突き落とす攻撃だ。これは、労働者の権利を根本から奪う攻撃で、認める訳にはいかない。