



## 敵の攻撃を糧として、組織拡大の実現へ!

7月1日、DC会館において第88回定期委員会を開催し、23春闘、3月ダイ改闘争を総括し、鉄道の歴史を覆す「鉄道をもつIT企業」化攻撃と闘いぬき4000人削減 融合化攻撃粉碎、外注化—非正規職撤廃、ローカル線切り捨て攻撃反対、戦争と改憲攻撃に立ち向かう闘う労働運動の再生と組織拡大に向けて闘う方針を確立した。

関委員長は、冒頭のあいさつで、「本日7月1日、全駅の統括センター、営業統括センター化、全乗務員を対象に営業統括センターの兼務発令が強行された。会社の激しい攻撃の中で、現場の意識は一変し、二極化しています。ここにいる一人ひとりの組合員が、会社の矢継ぎ早の攻撃に負けることなく、逆に攻撃を糧として、組織拡大の実現に向けて立ち上がることだ」と述べたうえで、「動労千葉は、あらゆる意味で、これまで築きあげてきたものを生かし若い世代に引き継ぐことができるかどうかの正念場を迎えている。動労千葉が培ってきた人間関係や日常的な連絡を、いま途絶えさせてしまうのではなくて、団結と組織を何としても維持していきたい」と訴えた。

## 動労千葉を支援する会

# 2023年度定期総会

7月29日(土)13時～

DC会館大会議室

総会終了後、動労千葉組合員との交流会を行います。

# 動労千葉を支援する会

# ニュース

2023.7.15

383

動労千葉を支援する会事務局

千葉市中央区要町2-18 DC会館

〒047-2002 7820

メールアドレス dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

〒047-2002 7820

〒047-2002 7820

0015013192036

# 7・1統括センター化 兼務発令弾劾!

7月1日、JR千葉支社は銚子 鴨川運輸区の廃止 統括センター化と、千葉習志野 蘇我 佐倉運輸区の全乗務員に対する営業(統括センター)との兼務発令を強行した。動労千葉はこの攻撃に反対の声を上げ、制度廃止 撤回まで闘い抜くことを明らかにした。

## 職場からは

### 悲鳴が上がっている

この間、深澤社長は「鉄道部門4千人削減」「非鉄道部門へ再配置」「転籍・副業の促進」を公言してきた。4月の日経新聞においては、「JR東日本、鉄道持つIT企業に」「人手かからぬ運行追求」とまで打ち出している。

その中で、職名廃止やジョブローテーション、業務融合化・統括センター化、運転士・車掌の込み運用、全面的なワンマン運転拡大とローカル線廃線化攻撃等が進められてきた。

すでに職場からは悲鳴が上がっている。運転士・車掌業務の込み運用 交番の中に駅業務が入ってくる 行路内の「その他時間」で駅業務や企画業務をやらされる 泊まりの乗務明けで営業関係の会議に参加 ーそして、相

### 次ぐジョブローテーションによる強制配転。

乗務員から駅業務への強制配転を命じられたことで、

休職に追い込まれる仲間が何人も出ている。運転士からは「車掌業務も駅業務も企画業務もやらされ頭が変になりそうだ」という声も上がっている。

統括センター化・兼務発令はこうした攻撃に拍車をかけるものだ。乗務員をさらに追い詰めるものだ。

### 若年退職者の急増

会社は、「鉄道ありきで考えるな」「これからは価値創造だ」などと言っている。そして、組織再編を「会社発足以来、最大の变革」「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



急増」という形です。すでに矛盾が現れている。会社の攻撃は決して万全ではなく、矛盾に満ちているのだ。

### 職場の怒りを行動に

動労千葉は、構内・検修部門の業務外注化を職場の団結の力で12年にわたって阻止した。労働者の力は決して小さなものではない。会社は職場の怒りが具体的な声と行動になって現れることを何より恐れている。実際、ライフサイクルに対しては、東労組の青年運転士の怒りが爆発したことで、会社も一度は延期せざるを得なかった。

今こそ闘う労働組合が必要だ。

築」としてしてきた。会社は統括センター化と兼務発令から、さらなる業務融合化・組織再編攻撃をかけようとしている。だが、鉄道の安全を守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ろにしていけば、鉄道の安全も技術継承も崩壊させられる。

実際、「若年退職者の

# 内房線で感電死亡事故 (上総湊～竹岡駅間)



## 緊急申し入れを提出

6月16日、内房線上総湊・竹岡駅間において作業員の感電死亡事故が発生した。犠牲になったのは28歳の作業員だ。信号高压配電線の引下線取替作業中に、電線が胸に当たって感電したといわれている。

事故報告(速報)では原因の詳細は明らかにされていないが、システムにより自動制御されている信号高压の配

## 事故報告(速報)の概要

【作業関係者】東日本電気エンジニアリング(株)(JR東の外注会社)

- ・工事指揮者、停電責任者  
東日本電気エンジニアリング(株)の下請け
- ・作業責任者、作業員2名

### 【時系列】

- 0時30分 佐貫町SS～竹岡SS き電停止
- 0時40分 佐貫町SS～那古船形SS信号高压 配電停止  
那古船形SSの信号高压しゃ断器が開放にならず、信号高压は加圧状態
- 0時41分 作業着手
- 1時42分 工事指揮者より作業員が感電した旨の連絡。救急車にて病院へ搬送
- 4時47分 搬送先の病院にて、死亡が確認された

停電は、き電、信号高压ともにシステムにより自動制御されており、き電は停電となったが、信号高压はしゃ断器が開放にならず加圧状態であった。(詳細確認中)

かにされなければならぬことはいくつもある。

だが、今回の事故の根本にはJRによる外注化とそれによる無責任体制がある。事故報告では最も責任があるはずのJR東日本の名前さえ出てこない。一人の労働者の命が奪われているというのに、JR自身の責任はすべて隠されている！

JRは丸投げ外注化すれば、形式の上では「何一つ責任がない」ことになる。だが、外注会社では鉄道全体にトータルに責任を取ることができない。

電停止が行われず、加圧状態のまま作業が行われていたとされている。これに対して6月27日、千葉支社に緊急の申し入れを行い、団体交渉における事故の詳細説明を要求した。

## 外注化による無責任体制

なぜ信号高压のしゃ断が行われなかったのか？なぜ加圧状態であることが現場に伝わらなかったのか？明らか

今回犠牲になったのは、外注先のさらに下請け会社の仲間だった。こうして次々に業務をバラバラにして外注化していくことで、誰も全体に責任を取らない無責任体制が生み出されている。28歳の青年が外注化の犠牲にされたのだ。こんなことを二度と繰り返させてはならない！

JRは事故の全責任を取れ！業務外注化を直ちに撤回しろ！

# 内房線と地域を守る会 第7回総会を開催



ワンマン運転拡大反対！  
検討会によるローカル線廃止

絶対反対！

6月25日、館山市・館山コミュニティセンターにおいて、内房線と地域を守る会の第7回定時総会が開催された。

総会は、国交省とJR東日本が一体となってローカル線の廃線化・久留里

線の廃線に向けて検討会や住民説明会を矢継ぎ早に行う中で、久留里線の廃線化阻止に向けて内房線と地域を守る会、外房線と地域を守る会、久留里線と地域を守る会が連帯して廃線化阻止に向けて全力で取り組みを確認した。

総会では冒頭、梅沢和子代表が「久留里線が廃線の対象になっている。もし廃線になったら人が住むのか、若者が帰ってくるのか？ 地方消滅になりかねない。公共交通の使命を忘れたJRに声を上げよう」と訴えた。

来賓として上総住民の足を守る会・安田代表、外房線と地域を守る会・早川副会長、久留里線と地域を守る会・三浦代表、鴨川市議会・佐々木議長からあいさつが行われた。

久留里線の会・三浦代表は「6月1日の住民説明会は5時間以上列車が走らず利用できない実態を訴えるなど、廃線にさせない声に満ちた説明会だった。久留里線が崩されたら内房、外房房総全体が対象になりかねない。危機感をもち活動したい。内房線の会、外房線の会、久留里の会が連帯して頑張りましょう」と廃線阻止に向け訴え

た。

次に、只見線復旧に向けた地域住民の思いなどを記したビデオ上映が行われた。「鉄道が廃止になって栄えた町はない」との言葉が印象的だった。

内房、外房、久留里の3会、

さらに上総住民の足を守る会

を含めて4会が連携

議事に入り、経過報告、会計報告、会計監査報告、23年度活動方針案、予算案が提案された。

とくに「JR東、鉄道持つIT企業に」との報道は、JRが株価に影響するローカル線の切り捨てに動き出していることを指摘している。公共交通としての久留里線の廃線に反対して取り組みを強化する必要があることが訴えられた。

経過及び活動方針、23年度の役員体制が全会一致で採択された後、総会アピールが発表され、内房、外房、久留里の3会、さらに上総住民の足を守る会を含めて4会が連携して久留里線を廃線にさせない取り組みを行うことが確認された。

# ローカル線を廃止させない ために知っておきたいこと

## 今後も全国津々浦々のローカル線を含めて、列車を走らせます」

これは、国鉄分割・民営化の時、国が約束したことだ。民間会社になったら、「利益優先でローカル線は廃止されるのではないか」という全国的な国鉄分割民営化反対議論が起きた。これに対して国は「御心配いりません。民間会社になっても田舎のローカル線まできちんと運営していきます」と国民に対して約束をした。

では、どうやって？一つは、本州の3つのJR会社（東、西、東海）に新幹線を持たせた。新幹線というのは運賃の他に高額な特急料金で大きな収入が確保できる。新幹線を国が建設して、使用料を払うだけでJRが使えるのだから長期負債は発生しない。

もう一つは、広大な国鉄の敷地や駅構内での営業の権利を持たせたこと。

例えば最近では高輪ゲートウェイや新橋汐留地区、大阪駅の再開発などで、大きな利益が舞い込んできたり、エキナカなど鉄道利用者を手にする商売をほぼ独占的に行うことで、膨大な利益がでる。

田舎のローカル線の赤字を補填しても十分にやっていかれる設計図を国が作り、新会社が発足となったのだ。

では本州3社以外のJR北海道、四国、九州については、経営安定基金（北海道6822億円、九州3877億円、四国2082億円、合計1兆2781億円）を持たせ、その運用益で赤字を補填すると新会社に引き継がせた。

国鉄分割民営化から35年。国が国民と交わした約束を知らない国民が増え、さらにJRの経営者も社員もほとんどがJR設立後に入社で、「JRは民間の株式会社であるから、株主の利益を最優先に考える。儲かるところだけをやって、儲からないところはやめていく」

### 民営分割 ご安心ください。

○会社間をまたがっても乗りかえも無く、不便になりません。運賃も高くなりません。

○ブルートレインなど長距離列車もなくなりません。

○ローカル線（地方線）もなくなりません。

### 国鉄民営化の時の自民党の広告

という考え方が当たり前となつていくよつだ。

国鉄から新会社になるときに新幹線や一等地の不動産や鉄道構内での商売の権利なども与えられ、さらに28・3兆円の国

鉄の借金は、新会社へは引き継がれなかった。（その借金は今もたばこ税という形で返済中）。つまり膨大な借金をチャラにしてみらつて、新幹線や都会の一等地の鉄道用地や営業権をもらつて誕生し、今では膨大な内部留保金をもつ大企業として君臨してきた。

そこに新型コロナがやってきて、「2期連続の赤字だ」と大騒ぎし、地方ローカル線の「各路線別の収支」を発表して、国と一体となつて地方ローカルの廃線化攻撃を仕掛けてきたのだ。

「久留里線亀山ー久留里間の収入100万円に対し、維持費は年2億8100万円」「さあ、皆さん、どうしますか？」借金を棒引きにしてみらつて誕生し、国民の財産を私有化しぼろ儲けしてきた鉄道会社が、「儲かること

だけをやって、儲からないことはやりません」と公言してきたことに関して、「ふざけるな！」と地方から激しい怒りが噴出することは必然だ。

## 地方ローカル路線が

### 大赤字になるからくり

JRがローカル路線の大赤字を発表するその数字には、高速バス、エキナカ、広告事業、駅前ホテル等の収益も繰り入れられていない。ローカル線の運輸収入以外の収入を計上していないし、収入をできるだけ少なく勘定する仕組みになっているのだ。どう考えても地方ローカル線が黒字になるわけないのだ。



小湊鉄道

私鉄とJRの違いは何か？多角経営で得た利益を私鉄の場合は鉄道業を含めて会社全体の利益としてとらえ、設備投資に大きなお金がかかり赤字になりかねない鉄道事業を多角経営で包み込んでいる。JRは多角経営で

得た収益に関しては関連子会社に分散し、鉄道業の利益とは別会計にしているのだ。

例えば、小湊鉄道（市原市五井）中野）は、鉄道部門の赤字を高速バスの稼ぎで補っている。熊本電鉄も「会社の看板である鉄道部門は赤字だが、バス部門など会社全体として考えて経営している」と社長が言っている。

### 本当に人口減が理由なのか？

JR東日本の深澤社長は「沿線人口が減る中で利便性をいくら改善しても需要喚起には限界がある」と主張している。

しかし、実際のデータを分析すると、人口がさほど減っていない、あるいは人口が微増している地域でも、鉄道利用者それぞれ以上に減少（半減の地域も）しているのだ。

つまり赤字ローカル線の問題は必ずしも人口減が理由ではないのだ。

首都圏では、内房線の君津 館山間の沿線人口はこの20年で約1割減にもかかわらず乗客数は半減している。アクアライン開通に伴う高速バスの運行などに対しても、JR東日本は、特急

本数の削減や「房総料金回数券」の廃止、特急料金の実質値上げなどを行った。専門家も「値上げや減便をすれば乗客が減るのは当然」と指摘している。久留里線の廃線をめぐる論議でも、沿線住民からは「使いたい時間に列車がない」という声が強くなってきている。通勤や通学の時間帯で利便性を考えて運行されていないのだ。

### 「日本一運賃が高い北総線

#### 値下げしたら赤字も解消

昨年10月、「日本一運賃が高い」とも言われた北総線（京成高砂 印旛日本医大駅間）の運賃を値下げした。新型コロナの影響が小さくなったこともあるが、輸送人員は前年度比12・5%増の3531万人に伸びた。特に、値下げ幅の大きかった通学定期の利用客は、昨年10月以降に3割程度も増えた。多くの学生が自転車などから鉄道に切り替えたのだ。

地元の市長は、通学定期の値下げについて「市民から感謝の声が届いている」と評価。「今後の客数の増加には、沿線のにぎわいづくりが重要だ」などと述べている。