

# 動労千葉を支援する会 ニュース

2023.10.16  
386

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

Fax (0476) 782200

メールアドレス dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

〒口座番号 0015013192036



## 第53回定期大会を開催

10月1日、動労千葉第53回定期大会の1日目がDCC会館において行われました。

来賓あいさつでは、最初に三里塚反対同盟から伊藤信晴さんが行い、「関委員長の大きな決意に感動しました。市東さんは農地強奪以降も『闘魂ますます盛んなり』と、微動だにしていませぬ。肚をすえて現場・職場に根を据えて闘う動労千葉と共に闘います」とアピールし、10月8日の三里塚闘争への結集を訴えました。

続いて、新社会党・鳩川書記長、動労連合水戸・照沼委員長、動労千葉を支援する会・織田事務局次長、OB会・永田会長、家族会・佐藤会長から、それぞれの立場からの感動的なあいさつを受けました。

経過報告、運動方針案が提起され、1日目の議事が終了。

大会2日目は、質疑応答が行われ、途中でかけつけた久留里線と地域を守る会・動労千葉OBで解雇者でもある櫻澤明美さんより「ローカル線廃止と戦争問題は一体の攻撃。絶対反対しかない」という鮮明な挨拶を受けた。

最後に関委員長の総括答弁が行われ、23年度方針案・予算案・スローガン案が全体の拍手で確認されました。スト権投票は、100%で批准されました。新役員の信任投票では全員が信任されました。

関和幸さん、渡辺靖正さんから執行委員退任のあいさつが行われた後、各種委員の選出、大会宣言が採択されました。最後に佐藤副委員長が閉会あいさつを行い、組合歌合唱、関委員長の団結ガンバローで終了した。



## 関執行委員長のあいさつ

### まもなく結成45周年

1979年3月30日の動労千葉結成から45年を迎えようとしています。私たちは国鉄分割・民営化との闘いをはじめ、国家とも真正面から対決して様々な闘いをやりぬいてきました。JR発足後も外注化攻撃との闘いでは、千葉における構内・検修部門の外注化を12年にわたって阻止しました。私たちは小さな労働組合ですが、団結を守りぬき、労働運動の常識を塗り替える画期的な闘いの地平を切り開いてきたと思います。

一方で現在、動労千葉の組合員の多くがエルダー社員とシニア社員です。組織的な困難に直面している中で今日の大会を迎えています。

### 70歳まで原則組合員

今回、大きな方針として、「70歳まで原則組合員」の方針を具体化し、新たにシニア組合員という形にすることを提起させていただいています。その趣旨は、この動労千葉の団結や人間関係を途絶えさせることなく、継続していきたいということなのです。私たちが築いてきたかけがえのない団結を、次の世代に引き継いでいかなければなりません。退職して職場を離れても原則組合員という方針が、大変な方針であることは重々承知しています。それでも、動労本部から分離独立して以来の動労千葉の闘いを、今の時代に何としても活かしたいと考えたからです。

### 戦争に突き進む岸田政権

今、私たちは時代の分かれ道に立っています。ウクライナ戦争は泥沼化し、世界中の国々が軍拡と戦争への道に突き進んでいます。とりわけ、5月のG7広島サミットから事態は一変し、「アメリカ・NATOの対ロシア戦争」としての様相が露骨になり、世界戦争、核戦争の危機は深刻なほど現実化しています。その中でも、岸田政権は突出し、ゼレンスキーを呼び込み、被爆者

の怒りの声を踏みにじって「核抑止」を正当化する「広島ビジョン」まで採択しています。

「ロシアを抑えつけ、中国を打ち負かす」というアメリカの戦略の下に「台湾有事」を口実とした戦争の危機が迫っています。岸田政権はその一翼を担い、一線を越えて戦争国家化へと突き進んでいます。

その一方で、労働者には激しい物価高や大増税が襲いかかり、雇用や賃金、医療や教育、鉄道をはじめ地域社会のあらゆるものが破壊されてきました。JRで始まった「労組なき社会」化攻撃も、関西地区生コン支部大弾圧も、また、在来線の4割までが「廃線対象」とされる激しい廃線化攻撃も、資本主義社会の危機が労働者の権利や社会そのものを破壊し、戦争まで生み出す中で起こっていることです。

### 労働組合は反戦の砦

こうした時代と対決し、戦争を止め、社会を変える力があるのは団結した労働者の闘いです。労働組合の力です。労働組合は、団結と権利の拠り所であると同時に、反戦の砦です。私たちが守り抜いてきた労働組合の原則的な闘いと、揺るがない団結は今の時代にこ

そ大きな意味を持っています。

## 労働運動再生のチャンス

世界を見渡せば、次々にストライキが闘われ、労組が結成され、大規模なデモが巻き起こっています。韓国民主労総の7月ゼネスト、鉄道労組の民営化反対のゼネスト、アメリカでは全米自動車労組・UAWが初のビッグ3同時ストにたちあがりしました。現在ストはほとんど規模が拡大し、まさに、「労働者の大反乱」「ストライキの時代」の到来です。

日本では長く労働運動の深刻な危機が続いています。連合・芳野は自民党との一体化を深め、労働者の権利破壊と戦争政策の協力者となっています。

今春闘では、「30年ぶりの賃上げ」と言われましたが、「労働組合の闘いによって賃上げをかちとる」という考え方もなくなり、あたかも「賃上げは政府のおかげ」かのように宣伝されました。

しかし一方で、我慢のならない現実から新たな労働運動再生の可能性も生まれています。そこう・西武労組のストライキです。「ストライキ」が大々的に報じられ、どのマスコミも「労働組合が権利をかけて闘う」ということを肯定せざる得なくなりました。

これまで「ストライキ」というものを見たことも経験したこともない若い労働者が「ストライキを見た」ということは大きなことです。また、労働運動に絶望してしまった人たちが、再生の可能性を感じ取ったことも重要です。これからは、本当に勝負のときには「ストライキ」ということが問題になるということです。

UAゼンセン定期大会では、執行部に対する批判が相次いだそうです。私たち自身の手で闘う労働運動を再生させなければなりません。

国家をあげた労働運動解体攻撃だった国鉄分割・民営化、そして総評解散・連合結成以来、日本労働運動は後退と困難を強いられました。しかし、そこから「ストライキ」を復権させ、闘う労働運動を甦らせるチャンスが訪れています。だからこそ、国鉄分割・民営化と対決し、団結を守って闘いを貫いてきた私たち動労千葉は、小なりといえど果たす役割があると思います。

## 何としても組織拡大の実現を

JR職場を見てもそうです。今、JR東日本は「IT企業になるんだ」といって、業務融合化や職名廃止、首都圏本部化、「その他時間」やジョブロー

テーション、全面的な外注化・分社化、等々の攻撃を進め、「在来線3割廃線」に突き進んでいます。

こんなことを進めれば、鉄道の安全は根本のところから崩れてしまいます。実際に、考えられない事故が相次いでいます。労働者の権利を守るためにも、鉄道の安全を守るためにも、闘う労働組合の存在が絶対に必要です。

## 11・19への結集を

今年は、特別な決意を込めて11月集会への結集を訴えています。韓国・アメリカとの国際連帯20周年を迎える年でもありません。日米韓の軍事同盟が強化される中で、他に類を見ない国際連帯を発展させてきたことの意義は本当に大きいと思います。

また、労働運動再生のチャンスを迎える中での11月集会です。ストライキを復権し、階級的労働運動を甦らせ、労働者の国際連帯で戦争を止める——それを「私たち自身の手で成し遂げよう」と宣言する場として、かちとりたということなのです。動労千葉にとつても未来がかかった集会です。組合員の皆さんにも総決起を訴え、大会成功に向け、活発な討議をお願いいたします。

定期大会来賓あいさつ

## 久留里と上総亀山廃線許さない

久留里線と地域を守る会櫻沢明美さんの訴え

昨年の12月から久留里線廃止反対の闘いを始めました。国とJRが一体となって自治体に圧力をかけながらローカル線廃止を画策していることを実感しています。

### 「廃線を前提」の検討会議

今年3月、千葉支社が久留里線についての提言として、君津市と千葉県に対して久留里線沿線地域交通検討会議の設置を申し入れました。

この検討会議の構成は、委員が7名、オブザーバーが4名。委員は千葉県、君津市、JRと、座長で「鉄道はインフラじゃない」と発言した日本大学の御用学者。残りの3名は地元の亀山、久留里、松丘の自治会長。オブザーバーは国交省の2名と木更津市と袖ヶ浦市。委員7名ですが自治会長の3名は「素人」です。実質たった4名、非公開で、この重要な問題に結論を出そうとしている。これは、廃線を前提に、何回か検討会議を開いて、「収入増も乗客増も見込めないからバス転換が妥当」と結論を出すことが見え見えなんです。われわれは、この検討会議をなんとか潰していかないといけないという

ことだと思えます。

検討会議は、5月11日に第1回が開かれました。非公開で傍聴も認められないんですが、押しかけてピラを配りました。JRだけは受け取りませんでした。自治会長たちが、「一存で言えないから住民説明会を開いてくれ」というので、やらざるを得なくなっただけです。

### 地元説明会で全員が「廃止反対」

6月1日、7月12日、7月15日と住民説明会が開かれ、多くの住民が参加しました。ほぼ全員が久留里線廃止反対でした。「久留里線は不便で利用したくても利用できない」「本数を増やしてくれ」という意見です。住民のJRに対する不満がバーンと出たんですよ。ここで、主催者も「久留里線廃止なんて一回も言ってません。皆さんの意見を聞いて今後検討していきます」と答えざるをえなかった。

9月6日に第2回検討会議が開かれました。16時から1時間という設定で、中身は住民説明会で出された意見をスラッと出すものだったそうです。それで、住民の潜在的なニーズをアンケートで調査し、その後で第3回の検討会



櫻沢明美（さくらざわあきよし）さん

1985年11月の国鉄分割民営化反対ストを理由に公労法解雇。元職は千葉運転区運転士。千葉運転区支部書記長、本部執行委員を経て、現在は中央支部組合員。袖ヶ浦市在住、久留里線と地域を守る会役員

議を開くと決定した。そこまで、われわれの闘いが追い込んだということですね。

## キーワードは「戦争」

久留里線は一回、線路を外されてるんですよね。1944年、終戦の前年です。線路と鉄橋を軍が徴用したんです。キーワードは戦争です。

JR貨物は100%国が株を持っていますが、自衛隊との定期協議を重点目標にしました。岸田が5年で軍事費43兆円という形で軍事大国化の道突き進んでいますが、戦争体制づくりのための鉄道輸送を最優先し、戦争の役に立たない、もうからないローカル線を全部廃止するということだと思いません。

国鉄分割・民営化のとき、橋本運輸大臣が、「これ以上の民営化はやりません」といいましたが、とつくの昔に反故にされました。福島原発の汚染水も「地元住民の了解なしに流さない」と言ったのに、あっさり反故にして流した。沖縄県民の民意を無視して辺野古の埋め立てを強行してますよね。ローカル線廃止も、どんな反対があっても

強行してくるでしょう。われわれは絶対、久留里〜上総亀山の廃止を許さず、闘い抜く決意です。よろしくお願いいたします。

## 廃線化加速を狙う「地域の公共交通 リ・デザイン会議」

国土交通省は9月6日、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議の第1回会合を開いた。

### 57%が「廃線基準」?!

そこでは、「輸送密度4千人未満へJR全体の57%！」を「鉄道の特性を生かすことが困難な区間」とする基準が復活され、「当面」は千人未満の区間を「早急な改善を求め」と廃線化を加速している。

### JR東会長 富田らが先頭に

会議のメンバーにはJR東日本会長の富田や、日本郵政社長の増田寛也らが入り、岸田首相肝入りの「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下部組織に位置づけられている。

全国の廃線化攻撃は、国家をあげた構えで進められている。

## 11・22千葉地裁闘争に 集まるぞっ!

千葉地裁 証人尋問

11月22日(水) 10〜17時

千葉地裁601号法廷

関委員長・渡辺書記長・山田護特執・山田繁幸特執が証言

65歳以降の雇用延長拒否・勤労千葉排除をめぐって9月21日に千葉県労委調査、10月4日に千葉地裁での裁判が開かれ、当該組合員を先頭に各支部からの結集で裁判・労働委員会闘争を闘った。とくに、千葉地裁では11月21日に証人尋問開催が決定され、闘いは大きな焦点を迎えている。

組合側からは関委員長、渡辺書記長、山田護特別執行委員、山田繁幸特別執行委員がたつ。



# 「鉄道ありきで考えるな」 JR東日本5000人にDX教育

2023/9/16 日経新聞

## JR東、5000人にDX教育



### 現場社員も「再教育」

JR東は4万6千人の社員のうち5千人を「デジタル人材」として育成すると発表しました。システム開発発子会社のJEIS（JR東日本情報システム）への出向も毎年1000人のペースで行うとしています。

対象とされるのは本社社員だけでなく、現場社員も含む「幅広い人材」です。スイカなどの基幹システムの運営

や開発を担える人材となることが求められます。

「沿線活性化」を掲げて、スイカとマイナカードとのひもづけも始められています。タクシーやバスとの連携や、「沿線の住民対象」「年齢に応じた企画券」などで利用を促進するとうたわれています。

JR東は「鉄道を持つIT企業になる」と打ち出してきました。また、昨年8月末に「鉄道人員4千人削減」「非鉄道部門へ再配置」「転籍・副業促進」の方針を明らかにしました。今回の施策はその「再教育して非鉄道部門に配置する」という攻撃です。

### 鉄道の安全は守られない

しかし、鉄道業務は多くの列車を、気象条件なども判断しながら運行しなければなりません。日々、車両検修、保線、電力などのメンテナンスも欠かせません。24時間、365日にわたる業務です。

それを「鉄道ありきで考えるな」「価値創造」「人ならではの業務を」などといった軽視すれば、鉄道の安全は守られません。

### 現場は賃金減額 役員は報酬増

JR東日本の23年3月時点の平均年収は、新型コロナ禍前の19年3月時点より40万円も減少しています。

その大きな要因は、期末手当の大幅減額です。コロナ禍以降、手当の大幅減額は続き23年度夏季手当も「2・5ヶ月分+5万円」でした。その一方、役員報酬は6億2千万円（23年度3月期）と前年から大きく増額しています。JR東日本は「ブラック度」ランキングでワースト1にもなっています。

若年退職者は17年237人、19年344人、21年767人と増え続けています。日々、列車の安全を守っているのは現場で働いている労働者です。その仲間が将来に希望や展望をもてなくなれば、鉄道の安全を守ることができません。

23年3月期報酬額	金額	前年比
取締役報酬総額	4億6400万	+7300万
取締役1人当り	5155万	+1601万
役員報酬総額※	6億2000万	+8100万

※取締役、監査役、社外役員の報酬合計