

動労千葉を支援する会

ニュース

2024.5.15
393

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(2022)78220

メールアドレス info@doro-shien.site

〒口座番号 0015013192036

鉄道の軍事利用を許さない！

戦争協力拒否の闘いを！

4月10日の日米首脳会談では、日米同盟「日米安保体制の「中国侵略戦争同盟」へのアップグレードが確認された。共同声明では、沖縄・南西諸島における同盟の戦力態勢を最適化するために、米軍の再編・強化と自衛隊の配備の進展を推進することを明記した。

今、長射程ミサイルの大量配備をはじめ、戦場化を前提に九州・沖縄の要塞化が進められている。この「兵站」を担うために、PFI（プライベート・ファイナンス・イニシアチブ）によって、国が民間企業の資金、能力を活用する行政手法に基づき、鉄道では貨物列車、船舶では民間フェリーや貨物船を利用している。2024年度末に

は、陸・海・空各自衛隊の共同部隊「自衛隊海上輸送群」が新編成された。

事態はここまで

進んでいる

JR貨物の2024年度経営計画では、「災害による線路の寸断等、有事の際の迂回列車運転に対応が可能なように、乗務線区又は乗務車種拡大のための教育を実施」「現行で対応可能な迂回列車のための乗務線区、乗務車種に対する継続的な教育の実施」とある。「線路の寸断等」とは、なにも災害だけと

鉄道と安全保障を考える

(防衛省による戦車の鉄道輸送案)

ちょうど全世界から注目を受けているロシアとウクライナの戦争では、両軍とも鉄道での軍事物資や兵器の輸送を的確に行っており、舗装された道路が少ない広大な平原で、重厚で燃費の悪い戦車の輸送で鉄道が効果をもたらしていました。

*2022年5月、国交省「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」に出された防衛省の「自衛隊における鉄道輸送案」

は限らない。

特筆すべきは、火薬類及び危険品積載コンテナの積載位置チェック機能の試使用の検証だ。これは軍事行動のために、武器・弾薬の輸送状況をリアルタイムに自衛隊に報告するということではないのか。事態はここまで進んでいる。警鐘を乱打しなければならぬ。

ウクライナ、ガザ、アメリカ学生運動の歴史的決起をはじめ、世界戦争の危機に世界中で闘いが爆発している。労働組合の戦争協力拒否の闘いを巻き起こそう！

京葉線ダイヤ改「悪影響」が8割

千葉市の利用者調査・1カ月で1万2千人回答

深刻な影響が明らかに

千葉市は4月25日の定例会見で、3月ダイヤ改での京葉線の快速廃止に関する利用者へのアンケート調査に寄せられた回答状況を報告した。千葉市の発表によれば回答者の8割が「悪い影響」、6割が「乗る電車を早めた」、3割が「利用を停止」と回答するなど、沿線住民への影響の深刻さが明らかになっている。また、約1ヶ月で1万2千人が回答するほど関心が寄せられている。生活を根本から揺るがす改悪を一方的に強行するJRへの怒りの大きさが表れている。

安全切り捨てのワンマン拡大反対

会社がここまで極端なダイヤ改に踏み切ったのは、その先に全面的なワンマン化を見据えているからだ。快速・通勤快速がなくなった分だけ、輸送混乱時の追い越し駅の変更等の対応もなくなる。「追い越し駅変更のやり取りも

含めて運転士一人にやらせるのか」という問題も発生しないからだ。しかし、車掌の削減は安全の切り捨てだ。すべての負担と責任を運転士に押し付けることも許せない。

前代未聞のダイヤ改見直し

京葉線快速廃止のやり方は、融合化やジョブローテーション、ワンマン拡大などで現場を無視して施策を強行してきたことと同じだ。しかし、会社は「快速廃止」への激しい怒りの声に押され、前代未聞のダイヤ改見直しに追い込まれた。地域の怒りとともにワンマン化反対、融合化撤回、ジョブローテーション廃止の職場からの声と団結した闘いが必要だ。

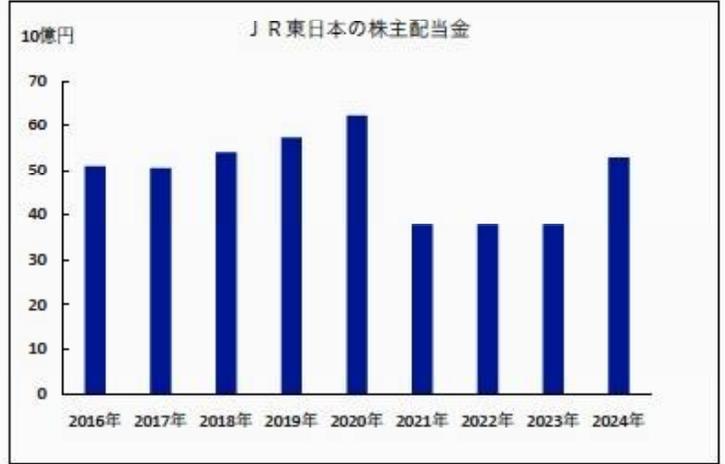


4月25日に発表されたアンケート調査の概要

アンケート開始の3月23日から4月25日午前9時時点までに1万2458人が回答
回答者の約半数が千葉市民、3割は外房、内房線の沿線に住む利用者
「ダイヤ改正の影響はどう感じますか」という質問に約8割が「悪い影響がある」と回答
「乗る電車を早めた」等と回答したのは、回答者のうち約6割
「京葉線から別路線に変更するなど利用を停止」と回答した人は約3割いた
「今後のダイヤに望むこと」には、約7割が「通勤・退勤時間帯の快速の増便」と回答
深刻な影響が明らかに

アンケート期間は4月30日まで

JR東日本 23年決算 株主配当529億円 株主配当40%増 労働者ベア3.15%



過去最高の配当

JR東日本は4月30日、24年3月期の決算を発表した。株主への配当は前年度の約377億6千万円から約529億1千万円へと、なんと151億5千万円、約40%の増額となっている。特に期末配当はコロナ前を超える過去

年4月以来、丸3年の定期昇

賃金は下がる一方だ。そもそも、JR東日本は21

月分までで停止し、円安などで物価はさらに上がる。実質賃金は下がる一方だ。

がつている。食料の価格は7・5%上がり、1975年度以来の伸びだ。電気代・ガス代の補助が6

最高配当額だ。実質賃金は下がる一方

一方、4月からの新賃金は、定期昇給を含めて「5・01%の賃上げ」と発表された。定期昇給は現状維持で、賃上げ分のベアは平均で3・15%だ。

新賃金と同時に回答された夏季手当は2・7ヶ月分で、いまだにコロナ前から減額されたままだ。

23年度の消費者物価指数（生鮮食品を除く）は前年度から2・8%上が

実質賃金は下がる一方

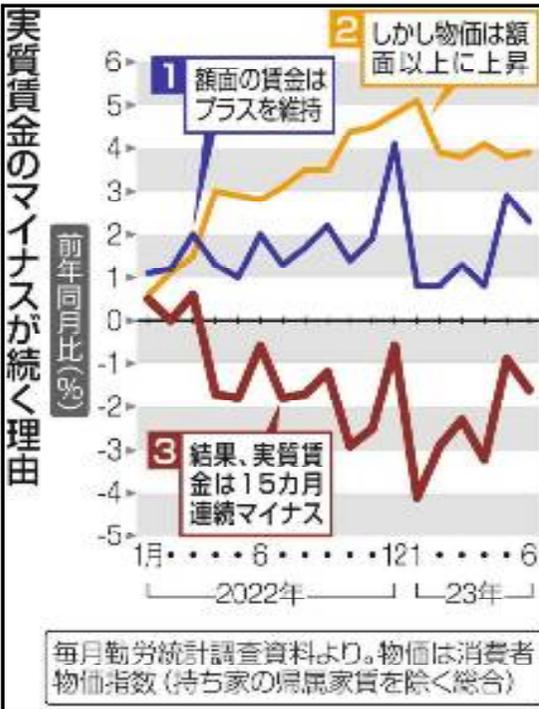
最高の配当額だ。

給カットを続けている。

職場に闘う労働組合を

現場には実質賃下げや業務融合化や合理化、要員削減などを強制しながら、株主配当だけ大幅増額は本当に許せない。

巨額の株主配当や役員報酬ではなく、現場で働く労働者の生活を守るべきだ。労働条件を改善する力も、会社の施策に対抗するパワーも、職場からの声と団結した闘いにある。職場には闘う労働組合が必要だ。



現場に責任おしつけるな

社内やグループ内でのルール順守、

安全上の緩みや課題をしっかりと確認」

喜勢社長定例会見



JR東日本の喜勢社長が4月9日、社長就任後初の定例会見を開いた。

「ルール遵守」「緩み」の問題？

会見で喜勢社長は、相次ぐ新幹線の事故・トラブルについて「安全のモードをさらに高くする」「社内やグループ内で日々の仕事の中でルールや順守すべきことがしっかりと守られているか、安全上の緩みや課題がないかをしっかりと確認する」と語った。しかし、どの事故も原因は会社にある。

1月の重錘ロッド破断では耐用年数を大幅に超えて使用していたことについては「あくまで目安」と開き直った。「耐用年数を超えて使うのが当たり前」という会社の考え方が事故の原因なのだ。

さらに、点検方法を「誤解」していた検査担当者が半数にのぼることが明

らかになった。これは指導や体制の問題だ。現場の責任ではない。

融合化や外注化など、鉄道と安全を軽視し続けた会社の責任だ。

鉄道・安全軽視の施策の結果

3月のオーバーランについても、1年前に同じE3系7両編成がオーバーランしている。会社の対策は完了したことになっていたが約7キにわたって滑走し、「絶対停止」位置を約450センチもオーバーした。

当該の運転士に何の責任もない。会社の安全と鉄道を軽んじる施策の結果だ。それを「社内やグループ内」の現場に問題があるかのような言い方は許せない。

「輸送・安全のスキルない」

JR東日本の「取締役のスキルマトリックス」によれば、3人の副社長のうち「輸送サービス・安全」の項目にチェックがないのは喜勢副社長だけだった。輸送や安全の技術・経験が不足していると認める人物が、労組解体で社長に昇格したのだ。それも重大事故が続発する中でだ。

JR東日本・みどりの窓口

「7割削減」方針を凍結

すでに窓口は半減―大混雑で多数の苦情

JR東は5月8日の社長会見で、「みどりの窓口7割削減」方針を凍結し、当面は現状を維持すると発表した。

つ方や高齢の方が列車に乗ることを今まで以上に困難にしている。乗客と地方を切り捨てるものだ。

鉄道 駅業務ないがしろ

会社は21年5月、当時440駅にあつたみどりの窓口を25年までに140駅まで減らす方針を発表した。

「自動券売機やチケットレスサービスなど、窓口以外の販売が拡大している」「駅は切符を売る場所ではない。ビジネスをどう作るかだ（深澤社長・当時）」などと語っていた。同時に、「地方駅は無人化」と打ち出された。

職名廃止・融合化、ジョブローテーションと同じように鉄道業務と現場を徹底的にないがしろにする攻撃だ。「窓口7割削減」という凄まじい要員削減を、現場をおとしめる形で押し進めてきたのだ。この事自体が許せない。

「チケットレス化」といっても、窓口と要員の削減・無人駅化は障害を持

会社の強引な攻撃の破たん

みどりの窓口は、今年4月時点ですでに21年当時の半分以下の209駅にまで減らされている。今年3〜4月には定期券購入や訪日客等で大混雑となり多数の苦情が寄せられた。結局、喜勢社長自ら会見で「お客様に多大なるご迷惑をかけていることを重く受け止めている。深くおわび申し上げます」と謝罪し、削減方針の凍結を発表せざるを得なくなつたのだ。要員・コスト削減と利益を優先して、鉄道業務・駅業務を軽んじる攻撃の破たんだ。

職場に団結を取り戻そう

今年のダイ改で「京葉線快速廃止」



についても、あまりの傲慢さに激しい怒りの声が地域からあがり、前代未聞のダイ改見直しに追い込まれた。

会社は職場では、鉄道業務とそこで働く仲間をないがしろにして、融合化等の攻撃を次々にしかけている。現場から「頭が変になりそうだ」という声まで上がり、若年退職や休職に追い込まれる仲間が急増している。

しかし、その攻撃は決して「万全」ではない。怒りの声を上げ、職場に団結を取り戻し、闘う労働組合を取り戻せば必ず打ち破れる。地域の怒りと結合し、職場からの怒りの行動をつくりだそう。

世界で広がる労働組合運動

全米自動車労働組合(UAW) フォルクスワーゲン工場で労組結成

大企業では多少の賃上げが実施される一方で、労働者の4割近くを占める非正規労働者の賃上げはかなり限定的な状況だと報道されている。

「人手不足が続く仕事はめっちゃくちやきつい」物価上昇の中、これでは生活できない」などの声が多数派だ。

企業が人件費をどのくらい払っているかを示す指標に「労働分配率」がある。資本金10億円以上の大企業では40%を切り、この半世紀で最低の水準となっている。そして低賃金と人手不足は明らかに関係している。

自動車工場で労組結成の動き

労働組合による賃上げの動きが世界中で広がっている。米国では昨秋、全米自動車労働組合(UAW)が3大メーカーで一斉ストライキを実施し、25%の賃上げを確約させた。

この動きは、外資メーカーの自動車工場にも広がっている。

米南部エリアは労働組合への締め付けが厳しく、補助金や減税などの優遇措置もある。ドイツや日本などの外国メーカーが工場を作っている。

全米自動車労

組は米南部の自動車工場で労働組合を作る方針を掲げ、4月19日、南部テネシー州チャタヌーガにあるドイツ自動車大手フォルクスワーゲンの工場従業員が労働組合を結成、全米自動車労組に加盟することになった。

5月には、南部アラバマ州のメルセデス・ベンツの工場でも組合結成の全員投票が行われる。トヨタ自動車や韓国の現代自動車などで労組結成の動きが活発化している。



分水嶺的な勝利

テネシー州チャタヌーガのフォルクスワーゲン工場の労働者は今夜「UAW、賛成！」と投票した。同社の唯一の非組合工場がついに世界の工場に加わることになる。

「ドイツとメキシコの工場でフォルクスワーゲンの労働者が労働組合を持つているなら、なぜ私たちも組合を持たないのでしょうか？」機器オペレーターのカルデロン氏は投票に先立ってスペイン語でこう語った。

「マーティン・ルーサー・キングが夢を見たように、私たちフォルクスワーゲンには、いつかUAWになるという夢があります」と、同工場で14年間働いている組織委員会の物流スタッフ、レニー・ベリーは語った。

労働史家は、今夜の勝利を南北戦争中の1863年のチャタヌーガでの北軍の勝利にたとえた。リンカーン大統領がチャタヌーガを「南部への玄関口」と宣言し、南北戦争での北軍勝利の転換点となった戦いだ。