

## 戦争と労組破壊攻撃と闘おう! 11・3労働者集会



# 動労千葉を支援する会 ニュース

2024.10.18  
399

### 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

〒044-2202 78220

メールアドレス info@doro-shien.site

〒口座番号 0015013192036

### 3000名の結集

東京・日比谷野外音楽堂で11月3日、全国労働者総決起集会/改憲阻止! 1万人大行進が3000名の結集で開催された。

今年の11月集会は、「戦争を止め、社会を変える力がここにある! 日米の中国侵略戦争を阻止しよう! 闘う労働組合を甦らせよう! 関西生コン支部への弾圧粉碎! 港合同つぶしの不当解雇許すな!」をスローガンに開催された。

イスラエルと米帝によるパレスチナ・レバノンへのジェノサイド・侵略戦争、ウクライナや東アジアなど世界戦争情勢を止める闘いが、労働組合の基本課題であることを確認し、また労働者国際連帯こそ、戦争を止め社会を変える力であることを実感させる集会としてかちとられた。

開会のあいさつを国鉄闘争全国運動の呼びかけ人である金元重さん、特別

報告を港合同員一金属支部の木下委員長と関生支部の武谷副委員長、基調報告を動労千葉・関委員長が行った。

連帯あいさつを三里塚芝山連合空港反対同盟の萩原さん、「希望の牧場・ふくしま」の吉澤さんからいただき、パレスチナ連帯の訴えが行われた。

国際連帯の訴えでは、韓国・民主労総ソウル地域本部、金属労組旭支会、ドイツ鉄道労働者ネットワーク、イタリア・シーコバス(職場委員会全国連合)、ブラジル・コンルータス(全国闘争連盟)、在日ミャンマーの仲間が登壇し、労働者の国際的団結を熱烈に呼びかけた。

また集会では、「3労組をめぐる攻防、8・6ヒロシマ弾圧の重大局面に当たって訴える」の3労組共同声明が読み上げられ、「パレスチナ連帯 武器見本市『DSEI JAPAN2025』阻止に向けた決議が採択された。

# 東京地裁11・13反動判決弾劾！

異常な法廷警備！ 原告本人と弁護士まで傍聴券？！

「時効」を口実に却下・棄却

11月13日、東京地裁・須賀裁判長は国鉄1047名解雇撤回をめぐる裁判において、組合側の請求をすべて却下棄却する反動判決を出してきた。「時効」を口実にして真実を明らかにすることを拒否し、国鉄分割・民営化の国家的不当労働行為を容認する許しがたい判決だ。

動労千葉組合員を不採用にした「不採用基準」、この基準は不当労働行為意思に基づいて作られたと最高裁も明確に認めている。その基準もJR設立委員会の指示で作られていた事実も明らかにされ、解雇の責任はJRにある事が明らかになった。これが「時効」で免責されることなど絶対に認められない。

警備法廷・鉄柵と多数の廷吏

裁判長は「却下・棄却」の結論だけ読み上げると、理由も述べずに裁判を

終了を宣言した。ところが、前回裁判に続き法廷に居残り、傍聴人に「裁判は終わった」「退出せよ」と繰り返し傍聴席から「説明しろ」「何も終わっていない」と怒りが次々に叩き付けられた。前回裁判では退廷命令を連発したが今回は退廷命令も出さず、書記官に促されてすぐ退席していく他なかった。

軍事法廷さながらの警備体制

今回の裁判では、法廷が「警備法廷」に急遽変更され、法廷の内外に多数の廷吏が並び、廊下には鉄柵が設置された。傍聴に来た人は100人を超えたら、半数以上が傍聴できず法廷前からも排除された。

しかも裁判の原告本人や弁護士まで鉄柵前で止められ、「傍聴券がなければ入れない」という信じがたい暴挙に手を染めた。独裁国家の軍事法廷さながらの異常な弾圧体制を許すことはでき

ない。

高裁署名運動に全力を

裁判終了後の総括集会で、弁護団から判決の核心について報告を受け、1047名解雇当該から決意が述べられた。最後に関委員長は、控訴審段階での新たな署名運動を提起し、解雇撤回まで闘い抜く決意を述べた。

動労千葉は直ちに控訴を決定した。新たに開始された高裁署名運動に全力で取り組もう。



裁判に先立ち日比谷公園霞門から東京地裁を1周するデモが行われた。

# 中央 総武線緩行線含む

## 首都圏7路線でワンマン導入発表

### 喜勢社長「車掌1100人減」

11月6日、JR東日本は首都圏の主要線区7路線でのワンマン導入を発表しました。記者会見で喜勢社長は、「現在車掌は4500人」「30年頃に1100人ぐらいの要員減」「創造的な仕事」へシフトさせる」と説明しました。

これから5年ほどの間に車掌全体の4分の1もの要員削減を強行するというのです。これ自身が絶対に許せません。

ワンマン化は安全切り捨て

混雑したホームで、長編成のドアすべてを確認しながらドア開閉を行うというのは神経をすり減らす仕事です。外房線では2両ワンマンでさえ、降車時に転倒・骨折するという重大事故が起きています。ホーム

ワンマン運転導入予定とされた区間

大宮 川越 埼京・川越線 京浜東北線 池袋 綾瀬 常磐線(各駅停車) 取手 田端 秋葉原 千葉 山手線 中央・総武線(各駅停車) 大塚 品川 川崎 大船 根岸線 東神奈川 横浜 横浜線 南武線 立川 三鷹 新宿 八王子 羽沢 横浜国大 大船

**[2025年春からワンマン化]**

- 常磐線(各駅停車)綾瀬駅～取手駅間(10両編成)
- 南武線 川崎駅～立川駅間(6両編成)

**[2026年春からワンマン化]**

- 横浜・根岸線 八王子駅～大船駅間(8両編成。東神奈川駅～大船駅間は、横浜線車両 E233系 8両編成のみ)

**[2030年頃までにワンマン化]**

- 山手線 ○中央・総武線緩行線
- 京浜東北・根岸線 ○埼京・川越線

ドアや運転台モニタを設置したから決まる問題ではありません。ワンマン化ではこうした業務も、異常時の対応も、すべて運転士一人に責任が押し付けられます。激しい労働強

化であり、安全や異常時の対応はないがしるです。

ふざけるな！「価値創造へシフト」

この攻撃は業務融合化・統括センター化攻撃の全面化でもあります。会社はこのワンマン化によって、「社員の就業意識を『人ならではの創造的な仕事』へシフトさせる」としているのです。

毎日鉄道を必死に運行し、安全を守る仕事を軽んじて、大事なものは「企業として利益を上げる」ことだけ。こんなふざけた話はありません。

会社は現場を諦めさせ、互いに蹴落とし合う競争に駆り立てようとしています。しかし、攻撃は矛盾だらけです。職場からの団結した闘い、闘う労働組合こそ攻撃を打ち破る力です。



# 守ろう久留里線！ 10・19 亀山集会

## 亀山地域住民を中心に1100人が参加

10月19日、君津市・亀山コミュニティセンターにおいて、久留里線と地域を守る会が主催し、内房線と地域を守る会、外房線と地域を守る会の共催により、「守ろう久留里線！10・19 亀山集会」が開催された。集会は、10月21日に検討会議が「報告書」を提出するという重大な局面の中で開催され、亀山地域をはじめ久留里線沿線の住民や久留里線の廃線に反対する人達110名が結集した。動労千葉も木更津支部はじめ沿線の組合員や家族、OBが駆けつけた。

### 検討会議での廃線を阻止！

集会は、はじめに主催者として久留里線の会・三浦代表があいさつに立ち、「JRは、久留里線の久留里〜上総亀山間9.6kmを全国の赤字線のトップに上げている。7月の第4回検討会議では、次回で最後とし、報告書を出すことになった。そこには、乗客数が少

ないことを理由にしてバスやデマンド交通への転換が記載されると噂されている。しかし一方で、われわれの運動は、検討会議に対して、久留里線の廃線を阻止してきたと胸を張って今日は報告したい」とこの間の闘いで大きな成果を上げてきたことを力強く訴えた。

内房線の会・梅澤代表は、「久留里線が廃線になったら、次は内房線と外房線の南部が廃線になるのではと危機感をもっている。各地で廃線になっているが、人口が減り街が衰退している。バスに転換しても数年で廃止になっている。諦めず、妥協せず今後も頑張りましょう」と訴えた。

外房線の会・早川会長は、「外房線も、茂原〜安房鴨川間を勝浦で区切り、勝浦〜安房鴨川間の乗客数が1131人だと問題にしている。しかしわれわれが再計算をしたら、茂原〜鴨川間は3569人になった。これを夷隅郡市と鴨川市の各首長に報告し、その後、首長の連名で外房線を分断せずに維持す



るための要望書がJR千葉支社に提出された。地域を分断させず胸を張って生きるために頑張りましょう」と訴えた。久留里の会・都築事務局長から経過報告が行われた後、来賓のあいさつが行われた。

### 亀山地区43.9%が存続希望

亀山地区自治会連絡会議の代表は、「昨年7月、亀山地区571戸でアン

ケート調査を行い43・9%が久留里線存続を希望した。2月には自治会で久留里線を考える集会を行い、昭和11年に久留里線が敷かれたが、なくなつたら二度と走らなくなるなど、久留里線の価値を考えてもらいたいと思ひ開催した。検討会議はJRに報告書を出し、その後君津市交通会議で議論される。今後、自治会としてもできる限りのことはやっていきたいので協力をお願いします」と語り、今後も久留里線存続に向けて取り組むことを明らかにした。

## 地元の市議、沿線住民からの発言

また大事なものをなくすのか

小中学校の統廃合で子どもたちの声が消え、久留里線の問題が出てきた。また大事なものをなくすのかと思つた。「2億4千万円の赤字」と言われ、初めは代替交通にしないとイケないのかと思つた。でも、地元が「廃線やむなし」と諦めたら鉄道は戻つてこない。「絶対に廃線にさせない」という強い気持ちで亀山に住むみんなが持たないといけないうんじやないか。「代替交通」はごまかし。久留里線を残すことは非常に大事。亀山地区住民全員で久留里線存

続へ闘つていきましよう。

部活もできなくなる

中学校の教員でした。部活をやる子どもたちは亀山から久留里線に乗つて登校するが、下校時には列車は全部久留里止まり。お家の人が久留里駅まで車で迎えに来てラッシュのようになる。迎えに行けないお家は部活をやりたくても早く帰るしかない。

何十年も前からそういう思いをする保護者や子どもたちがいて、20時の電車を一本でも亀山まで延ばしてほしいと言つてきた。しかし、いまだなされていない。こういう現実を見たら、久留里線廃線がどんなに大変かを分かつてもらえろと思つた。

久留里線に乗ると両サイドから竹がずつと当たつて驚いた。こんな管理をしておいて「乗客が少ない」と言えるのか。久留里線を残していただきたい。

久留里線を残すことが地域を守る小中学校の教員でした。定年直後に統廃合計画がでてきて、8校あつた小中学校は3校にされた。

要するに赤字かどうかで考える人が多い。地域住民が「赤字だから私たちにも責任がある」「仕方がない」という考え方を止めて、久留里線を残すこと

が地域を守ることだと声を大にしていつてほしい。

久留里線を使う子ども達の経験

小学校統廃合で（校区が広範囲になり帰宅すると学校の友達と遊べないの）子どもたちの居場所づくりのため週1回クラブを運営しています。

送迎バスが出せず、亀山の保護者の方が久留里駅まで迎えに来ると距離もあり、時間もかかる。それなら久留里線を使つてはということ、4年目になります。が初年度から久留里線を使つています。

久留里線を子供たちが使うことは明らかになつています。子どもたちは色々な経験をから成長していく。廃線になれば経験できることも少なくなるので、残してほしいと思ひます。

JR職場から

(動労千葉佐野書記次長)

JRは車輪組立てのデータ改ざんや新幹線の走行中の分離など安全が崩壊しようとしています。民営化と利益優先が根本原因です。廃線化は、われわれにとつても職場が奪われる重大問題です。廃線阻止へ地元住民とともに行動していきたい。

# 地方路線の「赤字」宣伝も

## 運輸部門は1707億の黒字

### JR東日本「ローカル線23年度収支発表」

JR東日本は10月29日、ローカル線36路線・72区間の23年度収支を公表しました。「赤字総額757億円」と報道されています。特に久留里線の久留里

（上総亀山間が「もつとも採算性の悪い区間」「100円稼ぐのに1万3580円かかる」と宣伝されて焦点にされています。

#### 「持続可能性に問題」？

収支発表の前日には久留里（上総亀山間）についての交通検討会議が報告書を発表し、「持続可能性に問題」「自動車中心の交通体系への移行」「国や県による公金投入に納税者の理解を得るのは難しい」などと打ち出しました。

あたかも運行を維持することが「迷惑なこと」のように宣伝されています。

しかし、そもそもこの区間の赤字額を2億3500万円とする計算が妥当なのかと疑問が持たれています。さらに、JR東の運輸部門全体では1707億円の黒字（23年度）、内部留保は2兆円以上も確保しています。

それを考えれば、「ごくわずかな赤字額に過ぎません」「持続可能性に問題」があるのでしょうか？

#### 「赤字が当たり前」

国とJRが結託し、結論ありきの検討会でこんな報告書を書かせています。公共交通である鉄道は「赤字が当たり前」です。「赤字だ」と宣伝して地域に廃線を飲ませようという卑劣なやり方は本当に許せません。

そもそも、列車を削減し続けて、「乗りたくても乗れない」ようなダイヤにしてきたのはJRです。

#### 地域の生活もないがしろに

久留里（上総亀山間）は日中帯に5時間半も列車がありません。亀山での地域集会では、「部活帰りの生徒のために20時台に1本でも久留里行を亀山まで延ばしてほしい」と言ってきたが、いまだになされていない」と発言がありました。

地域の生活もないがしろにするJR東日本のやり方は、職場で融合化等の攻撃をかける姿と同じです。

2023年度 JR東日本管内の営業係数ランキング					
営業係数=100円の運賃収入を得るのにかかる費用					
順位	営業係数 2023年度	収支 (百万円)	路線名	区間	km
1	13,580	-235	久留里線	久留里～上総亀山	9.6
2	13,520	-366	津軽線	中小国～三厩	24.4
3	13,465	-439	陸羽東線	鳴子温泉～最上	20.7
4	10,916	-603	花輪線	荒屋新町～鹿角花輪	32.1
5	10,316	-891	飯山線	戸狩野沢温泉～津南	30.4
6	9,738	-982	磐越西線	野沢～津川	30.8
7	5,452	-521	水郡線	常陸大子～磐城鳩	25.7
8	5,120	-1,749	山田線	上米内～宮古	92.2
9	4,524	-340	米坂線	小国～坂町※	32.4
10	4,312	-491	米坂線	今泉～小国※	35.3