

# 動労千葉を支援する会

## ニュース

2024.12.20  
400

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

〒047-2002 782200

メールアドレス info@doro-shien.site

〒口座番号 0015013192036

11・27 JR千葉支社

## 久留里線久留里〜上総亀山廃線発表

11月27日、JR千葉支社は久留里線・久留里〜上総亀山間を廃線にする方針を発表した。時期については現時点で未定とされているが、土沢支社長は「できるだけ早く」と語っている。ただただ「廃線ありき」で地域を切り捨てるJRを許すことは、断じてできない！

JRの卑劣なやり方  
千葉支社は廃線方針について、「久留里線に関する検討会議の結果を受けて検討した結果」と語っている。だが、報告書にも書かれた地域住民からの「鉄道を残すべきだ」という多くの声は、まるで無視されている。

そもそもこの検討会議において「廃線などの前提をおかない」と繰り返ししてきたのはJR自身だ。そう言いながら会議では、「乗客が減っている」「赤

字だ」と繰り返ししてきた。自分たちで日中帯に5時間半も列車がないほどダイヤを削減しておいて、「乗客が少ない」とはあまりにふざけている！

今回の発表で改めて、「廃線ありき」で住民を黙らせるためだけの検討会議だったとハッキリした。JRの卑劣なやり方は絶対に許せない！

「持続可能性に問題」の嘘

また、この区間は「最も採算性が悪い」「100円稼ぐのに1万3580円

かかる」と宣伝されている。報告書は、「持続可能性に問題」「公金投入に納税者の理解を得るのは難しい」などと書き連ねた。

JR東がこの区間の赤字額とするのは2億3500万円だが、運輸部門全体では1707億円の黒字（23年度）だ。さらには内部留保を2兆円以上も確保している。どこが「持続可能性に問題がある」のか？

千葉支社は「バス等の交通体系へのモードチェンジが必要」としている。だがバス転換の方が、「持続可能性に問題がある」のが現実だ。

ローカル線が廃線された後にバス転換された例はあるが、結局赤字に地元自治体が耐えられずに数年で廃止になっている。

そもそも、バス路線は全国で、次々に廃止されている。06年から22年の間に廃止になった一般バス路線はJRの

## 久留里線と地域を守る会 三浦久吉 代表

「たしかに住民は減っている。JRはこれだけ自然が豊かなところに観光客を呼ぶ手立てをもっと強めていけば、住民は減ったとしても列車の乗客数はおそらくもっと増えると予想している。JRがその点を努力してもらえれば、廃線は考えなくても維持できると思う。列車に接続するバスを運行の提案はしている。廃線ではなく鉄道が使い勝手がいいように考えてほしいと提案している」



### 上総亀山駅前の食料品店長

「自然ある鉄道を廃止するというのは納得いかない。いすみ鉄道とか小湊鉄道もなんとかやっているから、JRも頑張って自然豊かなところだから存続してもらいたい」  
（「千葉テレビ」12・2放送）

全営業キ〇をはるかに超える長さだ。さらに昨年ころからドライバー不足がごまかせないほど深刻になっている。都心部でもドライバーが確保できず、例えば千葉市の団地と駅を結ぶバスが1日〇本から1本にされている。一般のバス路線自体が崩壊的な危機にあるのだ。

そんな状態で「バス等へ転換」というのは、「地域を切り捨てる」と言っているに等しいものだ。

分割・民営化の失敗だ！  
そもそも地方鉄道が赤字なのは当然

だ。世界的に見れば大都市でも黒字の鉄道の方が「例外」であり、道路、空港、港湾なども「赤字」だ。問題の根本は、国鉄分割・民営化で鉄道を金儲けの道具にして、「収益」「株主利益」をすべてに優先させたことだ。

「JR線の約6割が廃線基準」とは結局、分割・民営化が大失敗に終わったということだ。その矛盾を、JRは国と結託して地元ですべて押し付けようとしている。こんなことは絶対に許されない！

## 11・30久留里線と地域を守る会 上総亀山駅で即売会



### JR 廃線宣言に反撃

11月30日、久留里線と地域を守る会が久留里線上総亀山駅前で、地元の野菜や、県内の魚などの即売会と、能登地震救援カンパ行動を行った。

11月末は亀山は紅葉の季節。多くの乗客が久留里線の上総亀山駅を利用している。即売会は午前中で完売し大盛況。11月27日のJR千葉支社の久留里線廃止宣言に対する大きな反撃だ。

# ローカル線の赤字 本当に「人口減」が原因か

内部情報がなぜ公開に？

JR各社は、2010年代後半から「線区別」の利用状況を公開している（JR東海を除く）。「線区」とは、同じ名称の路線でも区間により利用状況に差があるので、いくつかの部分に分けて評価するためだ。

以前はこの種のデータは会社の内部情報と表に出さなかったが、公開されるようになった理由は、「利用の少ない線区」として、赤字ローカル線の廃止に結びつけるためだ。

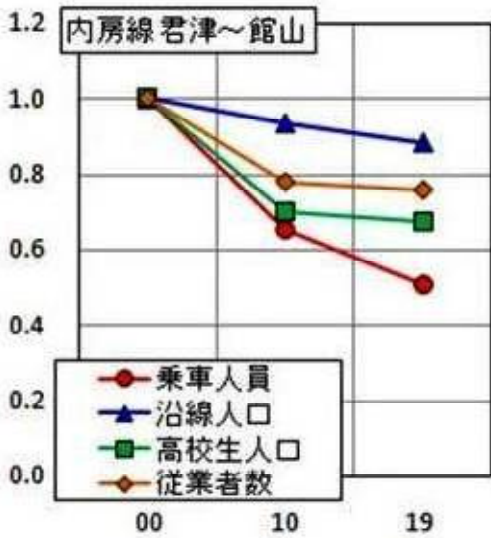
1987年のJR発足時、各社は全国画一的な経営を改めて地域密着をめざすとアピールしたが、ほとんどのローカル線で利用者の減少が続いた。その原因を「沿線の人口減少」と「少子化の影響」としている。地方ローカル線は高校生の通学利用の占める割合が多いからだ。しかしそれだけが要因だろうか。

人口減より急速に進む利用者減  
JR各社では、大都市圏以外では、ダイヤ改正のたびに不便になり「乗る

うにも乗れない状況」が拡大している。

例えば、内房線の君津～館山間だ。この20年で乗車人員が半減し、列車も新車への置き換えの際に4両から2両に減らされた。さらにワンマン運転だ。ところが沿線人口は1割しか減っていない。この後半に限ってみても3割減だが、高校生の人口は全体の5～6%程度であり、大きな差にはならないはずだ。

久留里線の廃線議論でも利用者減少を原因に挙げているが、住民からは「そもそも使いたいタイミングに列車がな



いのにどうやって乗れというのか」という怒りの声が上がっている。むしろローカル線を衰退させ、沿線人口減少を加速させているのだ。

地方民間鉄道では・・・

2022年、JR・中小民鉄・第三セクター148区間を分析した富山大学の研究報告によると、JRでは輸送密度が低下している区間が多いのに対して、中小民鉄・第三セクターでは増加している区間が多いと指摘している。

例えば、福井県のえちぜん鉄道では、「日常の利用者を大切にす」というコンセプトのもと、駅のトイレの整備、アテンダントの導入（高齢者や子供などの乗り降りの支援）などによって、コロナ以前よりも利用者増加を達成している。

これに対してJRは、ダイヤ改正のたびに減便・減車、特急・快速の廃止、ワンマン化、駅の無人化を繰り返し、駅のトイレや「みどりの窓口」の廃止まで進めている。「在来線にはできるだけ乗らないでくれ」といわんばかりだ。

民営化によって鉄道会社が企業の利益と株主の利益をまず第一に考えて列車を運行する。改めて民営化反対を掲げて闘っている。





# JR北海道貨物列車脱線事故―

## その原因と背景

11月16日にJR北海道の森―石倉間で発生した貨物列車の脱線事故。その原因は踏切内のレールの腹部に著しい腐食（レールが1メートル以上にわたり破断）である。

この踏切内のレールは9月12日に超音波検査を実施、異常が検知されてい

たものの目視により線路頭部の確認しか行われず、踏切の敷板を外してレール腹部の確認までは行なわず、レールの腐食を発見することができなかった。なぜ見落としたのか？

「作業員が未熟だった」と言われているが、そんな単純な問題ではない。

その背景には、止まらない大量の退職者の問題がある。

JR北海道では例年200名近い自己都合退職者を出し続け、5年間で約1000名にのぼる。23年度の自己都合退職者は236名。その半数が工務・電気の施設職員だという。退職者が止まらない理由の一つには、賃金の低さだと言われている。さらに30代から40代のベテランが少なく技術継承が難しい状態なのだ。



「壊害」で腐食進み破断欠損  
なぜレールは腐食したのか？

破損したレール 1992年から使用

今年9月 超音波探傷器  
→ エコー画像に乱れ

先月6日 軌道検測車 異常なし  
12日 徒歩  
13日 列車から目視

今月16日 レールの腐食による脱線事故



「鉄道崩壊」  
2011年5月の石勝線列車脱線火災事故。9月中島社長の自殺。2013年9月の函館本線大沼駅構内の貨物列車脱線事故と脱線現場の線路の検査データ改ざんの発覚。翌年1月に坂本社長が自殺。その後、JR北海道は国土交通省から事業改善命令が下され、5年で1200億円規模の設備投資・修繕が行われた。一方で社員的大幅賃金カットが行われ、それ以降、毎年大量の退職者がでてきているのだ。

今回の脱線事故で改めて明らかになったことは、国鉄分割・民営化の破たんであり、その行きついた結果が「鉄道崩壊」だということだ。

# 第39回動労総連合定期大会



## 環境アクセス上野支部結成 動労連帯高崎で組織拡大！

間、動労連帯高崎のTTSでの新しい仲間を迎え、総連合として激動の時代における大きな飛躍に向けて闘う方針を決定したい。世界中で労働者の闘いを圧殺しようとする政府・資本家階級と真正面からの闘いが始まっている。本定期全国大会をもって新しい一歩を踏み出そう。来年の11月集会への6000人結集に向けて闘おう」と力強く訴えた。

執行部から、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】  
（西日本） 海田市駅に統括駅が設置され、自衛隊の軍事輸送を担う拠点になるうとしている。 芸備線

廃線攻撃に対して3月には再構築協議会を弾劾してストを闘い、10月20日には庄原で集会・デモを闘った。

（高崎） 業務用自動車7月から車検切れになっていたが、TTSは労働者の責任にしようとしている。徹底的に追及する。

（水戸） 水戸も統括センター化され運転士、車掌が駅業務訓練を行っているが、運転業務の要員が足りず休勤で回している。 水戸運輸区の再開発で、

社員用駐車スペースを社外に貸し出し、許可していた社員は自腹で駐車場を借りた。実質賃下げだ。 10月6日、水郡線で落石と列車が衝突した。落石ネットの点検から6ヶ月でおきた。検査期間を短くすべきだ。

（千葉） 裁判で65歳歳以降の再雇用をかちとる。千葉機関区は30年以上新規採用がない。早急に新採の配置を。（神奈川） 環境アクセス小田原事業所で所長が盗聴をしていた。徹底的に追及する。

（新潟） 新津車両製作所「Jトレック」では、来年3月で仕事がなくなるとの話だ。JR再編への動きではないか。

（九州） 釜山航路の高速船で穴が空いたまま運行しそれをもみ消す不正があり、航路の運行を取りやめた。分割・民営化の破綻だ。

（東京） 支部を結成し、皆さんの支援で胸を張って職場に登場できた。この間、個人面談で「組合はどうだ」との介入があり、徹底的に弾劾し謝罪させた。

（北海道） 函館線で貨物列車が脱線した。この1年で事故未満のレール破損、軌道短絡が続発するなど、安全が堰をきって崩壊している。

動労総連合は、12月8日、千葉市・DC会館において第39回定期全国大会を開催し、世界戦争情勢の中でJRの労組なき社会化、融合化・現業切り捨て、ローカル線廃線化攻撃を軸としたJR大再編攻撃と対決し、組織拡大に向けて全組合員が総決起する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は、「環境アクセス支部の新しい仲