



国鉄分割・民営化で不当解雇から38年 2・9国鉄集会 署名を全力で取り組み高裁で逆転勝利を！

2月9日、国鉄闘争全国運動は江戸川総合文化センターで国鉄集会を開催し、470名が結集した。

開会のあいさつを、全国運動呼びかけ人の金元重さんが行い、ユンソンニョル大統領による非常戒厳を粉碎し、政権の最後の打倒に向かう韓国労働者民衆と民主労総の闘いを報告し、日本の労働運動に必ず大きな影響を及ぼす述べた。

連帯あいさつとして、三里塚空港反対同盟の伊藤信晴さん、在日ビルマ人のテンテンウさんが行い、韓国から鉄道労組ソウル地本のカンジョンナム本部長と民主労総ソウル地域本部のキムジンク本部長のビデオでの連帯メッセージが上映された。基調報告を関委員長（次ページに要旨）が行い、関支部の武谷副委員長、港合同の中村委員長のメッセージが読み上げられた。1047名解雇当該として中村副委

動労千葉を支援する会事務局

千葉県中央区要町2-8 DCC会館

Tel Fx 0432(202)78200

メールアドレス info@goro-shien.site

〒口座番号 0015003192036

員長がアピールした。動労連帯高崎の木村書記長のカンパアピールについで、佐藤副委員長が3月末の千葉機関区廃止攻撃、鴨川検査派出廃止に対する反撃として、動労千葉は3月ダイ改にはストを構えて闘うと表明した。動労連合水戸の照沼委員長、動労東京環境アクセス支部の宮本支部長、久留里線と地域を守る会の三浦代表が登壇し闘いの報告と決意を語った。

決意表明を、JAM日機労組の山口委員長、船橋二和病院労組の飯田委員長、8・6広島暴処法弾圧の被告当該、全学連の矢嶋委員長が行った。

集会のまとめを支援する会の山本事務局長が行い、解雇撤回を「時効」で切り捨てた東京地裁判決に怒りを突き付け、署名を拡大して高裁で逆転勝利をもぎり取ろうと呼びかけた。最後に、渡辺書記長の団結頑張りうで集会を締めくくった。

動労千葉を支援する会 ニュース

2025.2.18
402

―基調報告―（要旨）

◆「今現在の攻防点」◆

国鉄分割・民営化から38年を迎えます。それは戦後最大の労働運動解体攻撃でした。この攻撃との闘いは決して過去のものではありません。私たちは、まさに「今現在の攻防点」だと訴えてきました。

その理由は、現在の激しい世界戦争情勢との対決です。トランプ政権の再登場は世界を揺るがしています。トランプ政権の外交・防衛に係わる人事は対中国で最も強行な人物たちで固められ、中国に対する侵略戦争にますます突き進もうとしています。その要になるのが、日本の基地や自衛隊の全面的な参戦です。

もう一つの理由は、産業報国会としての道を進む連合との対決です。連合は戦争に反対するどころか、春闘さえ「生産性向上」を掲げて放棄し、自国の侵略戦争に加担していこうとしています。昨年の春闘の賃上げ率が「33年ぶりの高水準」などと報道されていますが、実際には賃金はまるで上がっていない。その一方で、財界や政府が「賃

上げ」ということを言わざるを得なくなっているのは、「食わせられなくなつた」現実を前に、反乱を恐れているのです。膨大な労働者が非正規に突き落とされ、低賃金を強制される社会の出發点になったのも、国鉄分割・民営化です。すべての出発点であった国鉄分割・民営化に対する闘いに勝利することが決定的です。

◆3 15ダイ改―ストを構えて闘う◆

この3月ダイ改に対して動労千葉は「久留里線廃線」問題を焦点にストライキを構えて闘いにたちあがります。JRは廃線方針を発表し、地元の君津市は受け入れを表明し、いつ廃線が発表されてもおかしくない。来年のダイ改で強行する場合、夏には廃線を前提にしたダイヤが組まれます。

今回のダイ改で、貨物の千葉機関区の廃止・派出化や、鴨川の検査派出所の廃止など、重大な攻撃がかけられています。3・15ダイ改闘争に断固ストを構えてたちあがります。

現在、1047名解雇撤回の裁判闘争は高裁段階で、新たに署名運動も開始しました。また、日程は未定ですが第1回裁判は全国闘争として決戦を構えたい。

今年の沖縄闘争、ヒロシマ闘争を決戦的に闘いぬくことを訴えます。戦後80年ということ、沖縄にも広島にも天皇が登場しようとしています。それで一切を「終わったこと」にして、再び戦争に突き進む出發にしようという攻撃との対決です。

◆大行進の大発展を◆

この数年、11月集會に結集してくれている仲間のみなさんが、反戦闘争を作り出すために全力を尽くしてたちあがってくれました。既成の運動体が軒並み力を失うという運動の側の深刻な危機に直面する中で、改憲・戦争阻止！大行進として、私たち自身の手で荒々しい闘いをとり戻していく挑戦です。2025年、この改憲・戦争阻止！大行進の大発展をかちとる年にしましょう。

また、2月26日には関生の湯川委員長に対して「懲役10年」の攻撃が狙われています。関生支部とともに判決日闘争を闘い抜き、この攻撃を断固粉碎しましょう。

そして、すべての闘いの力を11月集會に大結集することを訴えて、発言に代えさせていただきます。

千葉機関区廃止⇨派出化絶対反対！

隅田川機関区の派出に

1月23日、JR貨物関東支社は千葉機関区を廃止し、隅田川機関区の派出とするとの提案を行った。

京葉・千葉地区は、京浜地区の根岸・川崎貨物と共に関東から高崎・倉賀野・南松本、宇都宮、郡山へのタンク車による石油・ガソリン輸送という「ライフライン」を担う発着拠点だ。派出化によって千葉の蘇我駅から出るタンク列車を、わざわざ隅田川機関区（南千住駅）から電車便乗でとりに来なければならぬ。

労務政策が元凶

なんでこんなデータラメを会社は行うのか。これはひとえに少人数の千葉機関区への転勤では、日貨労から「ひっくり返る」こと、動労千葉の組織拡大を恐れた反動的な労務政策が元凶だ。無駄な便乗の発生、千葉に家を買ひ、千葉機関区への転勤希望者もいるのに、「なぜ千葉機に転勤させないのか」と、日貨労の組合員からも疑問と怒りの声が上がっている。

千葉地区は貨物の重要拠点

動労千葉は2月12日、貨物関東支社に千葉機関区廃止撤回の申しれと団交を行った。貨物会社は「提案通りで協力されたい」「現状で協力されたい」の一点張りだ。組合は、「作業移管による要員確保ではなく、希望者の65歳以降の雇用延長、他区からの転勤をもって仕業数を増やし千葉機関区を『区』として活かすべきだ。千葉機関区は貨物の重要拠点であり立派な建物がある。列車大人数でも充分なキャパがある。列車



の運行体系も変わらない、機関車の出入区もある。『派出』にする必要などまったくない」と主張した。

貨物会社は、「重要な拠点であるという認識には変わりはないが、乗務員の新規養成が進まず。各区の要員が整いきていない」と回答した。

要するに「まとまった人数」での千葉機関区への転勤が出来ないというのだ。ゆえに乗務員の運用効率を無視した「作業移管」であり、現内勤担当者である国鉄54年採用の来年度退職を見越した「TV点呼」の導入⇨派出化なのだ。

「最低2人泊り体制は譲れない」

千葉機関区に働く労働者の平均年齢は62歳と、本来は「ありえない」職場だ。さらに今回の派出化⇨「業務体制の見直し」によって内勤と外勤の業務が融合化され、内勤2人・外勤1人の3人泊り体制から1人泊り体制となる。年齢が年齢であり、いつ何が起こるかわからない。「会社は本当に安全と人命を守ることに本気で考えているのか」と組合員から怒りの声が上がっている。「最低2人泊り体制は譲れない」ことを求め、動労千葉は新たな団交申し入れを行った。

JR東こそ 下請法違反だ!

日本郵便が下請けを徹底的に買いたたき、昨年6月の段階で下請法違反の疑いで行政指導までされていたことが明らかになった。「罰金」制度まで作って下請け叩きをして、すでに下請法違反が認定されている。JR東日本は巧妙な形で行っているが、CTSなどグループ会社を徹底的にたたいて、自分だけ莫大な利益を上げている張本人だ。JR東こそ「下請法違反」だ!

日本郵便の下請法違反

民営化の必然的な結果

日本郵便の「買いたたき」については23年2月に中小企業庁が物価上昇によるコスト増を取引価格に反映できるかの調査結果を公表した。日本郵便は発注元150社中最低評価で、唯一一点数化した平均がマイナスだった(「コストが上昇したのに減額された」がマイナス3点)。

総務省から23年3月末に指導が行われ、日本郵便は対応改善を表明した。しかし、実際には「下請けからの要請があっても応じない」「十分な価格引き上げを行わない」という対応を続けた。そして、24年6月に行政指導されるに至ったのだ。

これは、郵政民営化―利益優先で労働者の権利も雇用も破壊してきた必然的な結果だ。

民営化によって日本郵便では非正規

が約半数まで拡大。低賃金と劣悪な職場環境の中で要員確保もできなくなり、土曜配達・翌日配達も取りやめ。郵便配達そのものが破たんし直面している。

こうした民営化がもたらした現実の中では、自らの職場でやったように、下請けに対しても劣悪な条件を押し付け、「下請けたたき」をやるようになるのは必然だ。

JR東日本 グループ会社の

買いたたきで巨額の利益

JR東がCTSをはじめグループ会社にやっていることはまったく同じだ。JR東はこの間、増益を重ね再び莫大な利益を上げている。一方でグループ会社に「コスト10%削減」を強制し、現場労働者に超低賃金を強制し続けている。

「発注する業務量を減らした」とい



うこととセットにすることでごまかしているが、実態はそれ以上に要員が切り詰められている。どの事業所でも深刻な要員不足で、その矛盾はすべて現場に押し付けられている。

これこそ「買いたたき」そのもの、下請法違反そのものだ!

これが問題化しないのは、CTSの幹部がすべてJRからの出向者と天下りだからだ。JR東とCTSの天下り幹部が一体となって、下請法違反の現実にフタをしているのだ。その意味で、日本郵便と比べてもずっと悪質だ。

しかも、腐った幹部たちだけが高給をむさぼっている。その連中がグループ会社の現場に矛盾と負担をしわ寄せする構造を作っているのだ。どこまでふざけているのか!

一時金についても、CTSはコロナ禍でのJR東の業績ダウンを口実に減額してきた。その後、JR東の業績が回復しても「今後のために」といつて減額を強いている。外注化―「下請け」、この構造そのものを吹き飛ばす闘いが必要だ。

幕張支部 清掃でS君が動労千葉に加入 「労働環境守るために団結して頑張っていきたい」

1月1日付でCTS幕張事業所（グリーン）で働いているS君が動労千葉に加入してくれました！さつそく、11日の動労千葉旗開きに参加し、組合員・支援の仲間に加いのあいさつを行い、大きな拍手と歓声で迎えられました。

【S君のあいさつ】

この度、動労千葉に加入することになりましたSと言います。

今年1月から、CTS幕張事業所で手当のある夜勤が減らされるといことがあり、なかなか大変だなということがある中で、声をかけていただき加入することになりました。労働環境を守るために団結して頑張っていきたいと思えます。それと、少しでも賃金が増えるように頑張っていけます。よろしくお願ひします。

今回の加入は、JR東日本がグループ会社に矛盾をシワ寄せする中で強制されている問答無用のコスト削減、賃

金抑制、要員削減、夜勤削減などに対して、現場に渦巻く怒りの強さを示しています。旗開きで関委員長が呼びかけた「25年組織拡大・反戦春闘」の突破口を開く大きな勝利です。

JR本体内にもグループ会社にも、怒りと不満は満ち満ちています。全支部、全組合員が思い切ってさらに一歩踏み出し、JR-CTSでのさらなる組織拡大へ総力で立ち上がろう。

CTS 25春闘の課題

鴨川派出廃止絶対反対

昨年末、CTSは鴨川検査派出を3月ダイ改をもつて廃止すると提案してきました。コスト優先・安全切り捨てだ。エルダー社員の働く場、CTSプロパの働く場・腕を磨く場を奪う重大な攻撃だ。

検査派出は、車両故障や猥害、輸送障害が発生したときに真っ先に駆けつける安全運行の拠点だ。「定型業務があ

れば残す。無ければ廃止してよい」というものでは断じてない。

これまでに、錦糸町（06年）、館山（10年）、成田（12年）、銚子（22年）、一ノ宮（24年）の派出が相次いで廃止されてきた。JR本体内でも昨年10月から千葉派出、西船橋派出の業務を本区と「融合化」し、昼間の常駐体制を廃止した。まさに、コスト優先、安全切り捨ての姿勢は鮮明だ。春闘第1の課題として「鴨川派出廃止絶対反対！」を掲げて闘おう。

初 赤字決算

大幅賃上 待つ

第2の課題は言うまでもなく、大幅賃上げの獲得だ。

JR東日本は、コロナ禍を口実に、グループ会社に「5年で10%のコスト削減」をおしつけてきた。さらに昨年4月、グループ会社再編で一方的にインロッカー事業を移管・集約し、CTSでは年間1億円もの利益が奪われた。

その結果、CTSは24年度上半期、初の赤字決算（▲3800万円）に転落。この物価高の中で24年の年末手当は、コロナ前に回復するどころか、昨

年比で減額という、あり得ない回答を強行した。

矛盾を現場に押し付けるな

JR東日本は膨大な黒字を積み上げている。2月3日に発表された4〜12月連結決算では、純利益が2166億円、鉄道運輸収入は6%増、コロナ禍前の95%に回復し、駅ナカやホテルも好調と報じられている。

にも拘わらず、グループ会社へのコストカット分は戻そうともせず、意図的に赤字決算に突き落とし、その矛盾のすべては賃金抑制、ボーナス減額、要員不足⇨労働強化として現場に押し付けられている。JR東日本は、グループ会社に矛盾を押しつけ、そこでの低賃金労働・労働強化を条件に黒字を積み上げているのだ。

アンケートの賃上げ要求は4万5千円

春闘アンケートでは、運転・清掃をあわせても手取りの平均は17万3千円にすぎない。清掃の平均手取り額は約16万5千円、日勤だけでは15万円に満たない。これでは今の物価高の中で、自立して一人暮らしすることすら難しい賃金水準と言わざるをえない。回答

者の78%が「不足」と解答しており、賃上げ希望額の平均は約4万5千円だった。

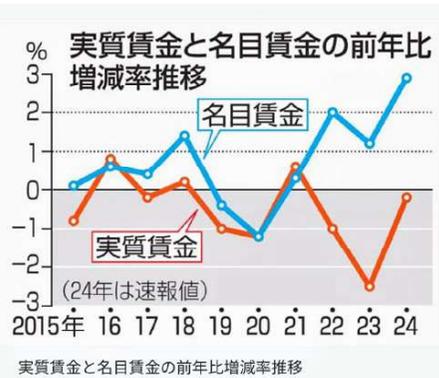
時給 人入

春闘の第3の課題は「時給をあげて人を入れる！エルダー社員の雇用延長を行え」だ。コロナ禍以降のコストカットで乾いたぞうきんを絞るようによ員削減、業務縮小が進められた。それでもあらゆる事業所で要員が足りていない。1月の団交でCTSは、千葉以西の全事業所で「常時募集」を行っている」と回答している。それでも、現在の時給水準では募集も減っており、必要な要員を確保できていない。当たり前の話だ。

コロナ禍においては「業績悪化」を理由に減額！業績が回復しても「将来の見通しは厳しい」からと減額！これが、JR東日本のグループ会社にたいするやり方だ。下請けに不当極まる「罰金」を取り立て、下請法違反に問われている日本郵政と、やっていることは同じだ。

大幅賃上げの闘いと、要員要求は表裏一体の問題だ。必要な要員要求、エルダーの雇用延長を改めて強く求めて

いきたい。



実質賃金は3年連続
マイナス！

生活必需品の値上げでエンゲル係数は爆上がり労働者の暮らしは苦しくなる一方だ
(総務省家計調査、「2人以上、全世帯」)