

動労千葉を支援する会 ニュース

2025.9.22
409

動労千葉を支援する会事務局

千葉市中央区要町2-18 DC会館

Tel/Fax 043-2202-7820

メールアドレス info@doro-shien.site

〒口座番号 001500131922036

国鉄1047名解雇撤回 9/19東京高裁第1回裁判 240人の結集で東京高裁を包囲 「警備法廷 指定粉碎し大法廷で開催！」

9月19日、国鉄1047名解雇撤回を求める裁判闘争の東京高裁第1回裁判が開かれた。第1回から東京高裁は警備法廷を指定し、明らかに結審を狙ってきた。

だが、9月9日の署名提出と警備法

廷指定への抗議の申し入れを行い、警備法廷指定の撤回と大法廷での開催を勝ちとった。また、裁判長は裁判冒頭の段階で、「本日、結審するつもりはない」と宣言。どちらの策動も完全に打ち破った！ 全国の仲間力で集めた署名、そして当日の大結集の力で勝ちとった勝利だ！

裁判では、解雇当該である中村副委員長が意見陳述。まず、JRが真実を隠し、ウソをつき続けたことを弾劾し、すべての責任がJR自身にあることを明らかにした。そして、「国鉄分割・民営化の過程は、不当労働行為なくして決してできなかった。歴史的な不正義

の上に成り立っている。だからこそ、国鉄分割・民営化は誤りであったと社会的に認めさせ、解雇を撤回し、原職復帰を果たし、鉄道の職場に戻るまで闘い続ける」と闘いの正当性への確信をもって発言した。弁護団からは、一審判決の問題点を明らかにした上で、2人の証人の採用を要求した。

次回裁判は26年1月23日（金）15時30分より東京高裁101号法廷に指定された。

裁判後の報告集会は、警備法廷と「一回結審」を粉碎したことの勝利感にあふれるものとなった。関委員長は、今年には分割・民営化に反対し、動労千葉が渾身のストにたちあがってから40年であること、その闘いが現在も続いていることの大きさを語った。そして、「11・2集会へ動労千葉は闘う。10・5をステップに11・2の結集で闘おう」と訴えた。



「仕事、出、生、死、」

労働環境、死、つ

8月19日CTS千葉、24日CTS西船橋、連続して熱中症救急搬送!!

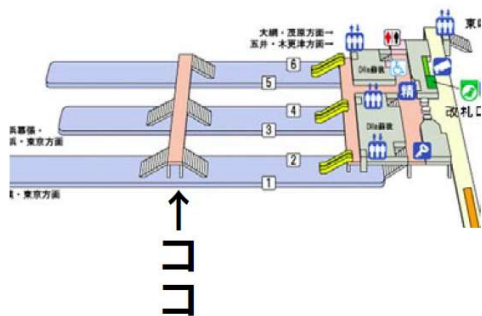
蘇我駅では同じ担務で

3回も体調不良が発生

千葉事業所の蘇我駅の担務（およそ14〜16時、蘇我駅上り方の乗り換え用連絡通路）では、8月19日の救急搬送をはじめ、この間、3回連続で労働者が体調不良で倒れている。

最も暑い時間帯に、密閉された温室

JR蘇我駅構内図



のような空間で、1人での清掃作業が設定されている。19日には熱中症で倒れている仲間を、たまたま通りかかった別のC

TSの仲間が見つけれ、119番通報して事なきをえたが、非常に危険な状態だった。さらに24日には西船橋事業所でも緊急搬送されている。

現場からは「ファン付の空調服を貸与しろ」という要求が上がっていたが、会社が無視する中で、あつてはならない事が起きている。

「仕事に出たら生きるか、死ぬか」というような労働環境など、あつていはずがない。

8月6日幕張車両センターで

労災死亡事故

8月6月には幕張事業所で清掃業務が無責任に丸投げされたあげく、外注会社の労働者（すき間バイトだった）が熱中症の疑いで亡くなっている。

本来ならCTS本社は、労災死亡事

故を受けて全事業所の担務を総点検し、二度と同じことをくり返さないために万全の対策をとらなければならない。この間、熱中症警戒アラートが何日も連続で出ている中で、最大限の緊張をもって安全対策をとる義務があるはずだ。しかし、職場の現実は何も変わっていない。団交での態度に明らかのように、CTS幹部にとって死亡事故など、あくまで他人事なのだ。

コストカットによる

ギリギリの要員体制

こうした事態も、コロナ禍以降のコストカット、要員削減、ギリギリの作業ダイヤの中で起きていることは明白だ。CTSは要員数を元に戻せ。抜本的な安全対策を行え！

同日付 事故速報

―幕張車両センター― 労災死亡事故―

重大な事実が明らかになった。6月に発生した幕張車両センターにおける労災死亡事故についてのJR首都圏本部による事故報告（速報）が2種類発行されていたのだ。

報告されている内容も、発行日や発行者も同じ。だが、労災死亡事故に関

係した会社名が、一方では書かれているが、もう一方では隠されている。

JR会社と 会社名を隠せ！

CTSが発行した報告書には、当然ながら会社名も記されている。それをベースにJR東日本首都圏本部の報告書も作成されたと考えられるが、その際に「会社名を隠そう」と考えたということだ。

なぜ？ 完全に違法だから！

なぜ、そんなことをしたのか？ 違法な外注化をごまかそうとしたという以外に考えられない。

JR東↓CTS↓秩父商会↓コンディショングリーンと、何度も無責任に丸投げ外注化が繰り返された。だが、JR・CTSは秩父商会がさらに外注化したことも、現場に来ているのがコンディショングリーンであることも知

らなかつたという。

実際には秩父商会の人間は現場に誰もいなかった。再委託に必要な事前通知もなく、コンディショングリーンの作業責任者も、タイミーで集められた労働者も、「秩父商会の人」として職場に送り込まれた。これ自身、完全に違法だ。

違法行為さえ蔓延する無責任体制―これこそが外注化の本質だ。だからこそ、JRは会社名を隠してごまかそうとしたのだ。

現場で人が亡くなった

ことさえ 他人事！

JRにとって外注化した瞬間から、その仕事は自分たちの仕事ではなくなる。CTSには請けられない量の仕事だと分かっている、その後のことは「JRには関係ないこと」になる。

JRがそうであれば、CTSがさらに外注化し、その後のことに何ら責任を取らなかつたことも「必然」だ。

現場で人が亡くなったことさえ「他人事」！ 絶対に許すことはできない！ 全責任はJR・CTSにある！ すべてを外注化をただちに撤回しろ！

首都圏本部の事故速報 ―同じ日付で2種類発行？！

事故報告書 1	事故報告書 2
コンディショングリーン	→ 協力会社（二次）
秩父商会	→ 協力会社（一次）
タイミー	→ 短期バイト

どちらの報告書も、発行者は「首都圏本部安全企画ユニット」、日付は「2025年6月24日」、書かれている内容も同じ…

だが、会社名が隠されている！

久留里線・久留里く上総亀山間の廃線絶対反対！

沿線住民 声 無視

守る会「廃線を前提にした住民説明会に抗議行動！」

(松丘地区)、同6日(亀山地区)に行われた。しかし、この住民説明会は、参加者を「対象地区に住まいの方のみ」に

久留里線・久留里く上総亀山間の廃線をめぐる問題が重要な局面を迎えている。

昨年10月21日、JR・千葉県・君津市・自治会代表者による「検討会議」の報告書が出され、その中で「自動車中心の交通体系への移行」が打ち出された。しかし、報告書には「路線バスでは事業として成り立つ程度の利用客を継続的に確保することは困難」と記載されており、バス転換が「困難」なことを示していた。しかし、JR東日本は、11月27日、「バス等を中心とした新たな交通体系へのモードチェンジを図る」として、君津市の「地域公共交通会議」で協議を行うことを公表した。

バス代替ではなく、空白の8時間解消＝列車増発を！

これを受けて君津市の「25年度第1回地域公共交通会議」が6月23日に開

催され、その中で、JRと協議したバス交通に関する運行計画(案)が報告された。その中では、久留里線・久留里く上総亀山間について、現行、列車で8・5往復(下り8本、上り7本)のところをバスで13往復すること、運行主体は君津市とし、実際の運行は自動車運送事業者に委託すること、委託費用はJRが負担金として拠出するというものであった。しかし、「バスで13往復」という内容も、久留里止まりのため9時く14時、14時く17時の空白になっっている8時間のところにバスを当てて運行するというもので、列車を上総亀山まで運行すれば乗換等も発生しないなど極めて矛盾したものであった。

発言内容を制限 途中で制止 憤慨して抗議する住民も！

そして、君津市が主催する住民説明会が7月31日(久留里地区)、8月5日

限定し、「他地区からの参加や複数会場への参加は、ご遠慮下さい」として、久留里線の廃線を危惧する人達を意図的に排除し、発言する場合も、「(バス運行による)代替交通案に関する意見を伺う場です。久留里線の廃止や存続に関する発言はご遠慮ください」「ご協力いただけない場合、・・・ご退場をお願いすることがあります」として、発言内容を制限し、従わなければ退場させるという、極めて閉鎖的で傲慢なものであった。

説明会には久留里線と地域を守る会の会員や久留里線の廃線を心配する沿線住民が参加した。発言する場合も地域と氏名を名乗った上で、内容が廃線に関する内容になると司会者が「本日の内容に沿わないのでやめて下さい」と制止される場面もあり、こうしたやり方に憤慨して抗議する住民も表れるという状況だった。

また、両親が久留里地区に住んでい

るので心配になって来たという人は、「在住していないから参加できない」と言われて参加を拒否されたため怒って帰るといふ事態までおきている。

こうした状況に対して久留里線と地域を守る会は、幹事を中心にして各説明会会場に赴き、「会報」を配りながら「久留里線の廃線反対」を訴えるなどの抗議活動を行った。

「廃線は決まっていなない！」 JRのバス代替説明は卑劣！

今回、JRと君津市が行った住民説明会は、そもそも開催する前提条件が全く間違っている。久留里線・久留里上総亀山間の問題は、「君津市公共交通会議」でいまだ検討中であり「廃線」の結論など全く出ていないということだ。決定していない「廃線」を前提にして「バス代替」に関する説明を行うこと自体が間違っている。しかも、JRは、この説明会の中で、「廃線」に関する手続きまで説明を行っているというのだ。

JRは、住民説明会で、あたかも「廃線」が決まったかのような印象を与えるために「バス代替」の説明を行って

いるということだ。こんな卑劣なやり方を許すことはできない。

久留里線・久留里上総亀山間の廃線反対！ JRは沿線住民の声を無視するな！ 空白の8時間を解消し、列車を増発して運行を行え！

久留里線と地域を守る会とともに、廃線阻止へ全力で闘おう！

「廃線容認」不満の声

久留里線 君津市に対し住民ら

JR久留里線（久留里上総亀山間）が廃線になり代替路線バスの運行に向けた手続きが進む中、君津市民や沿線住民の間では「市は廃線をいつ容認したのか」「反対の声をJR東日本に伝えているのか」といった市に対する不満の声が上がっている。25日の定例記者会見で市側は、これまで「（廃線）容認」という言葉は避けていたが、昨年11月にJR東が代替バスへの転換を表明したことが、事実上の廃線受け入れになったとの認識を示した。

市側「バス転換」受け受け入れ

廃線の協議については、JR東と市、市の3者が協議する「沿線地域交通検討会議」で昨年10月、報告書（最終版）で「自動車交通への転換」を打ち出した。それを受けて約1カ月後にはJR東が同区間の廃線と、代替バスへの転換を表明。今年6月には、運賃などを含めて市地域公共交通



君津市側の考えを説明する石井 宏子
安子市長 25日、同市校所

2025年(令和7年)8月26日(火)

市側「バス転換」受け受け入れ

久留里線 君津市に対し住民ら

「廃線容認」不満の声

8月26日 朝日新聞の記事抜粋

25日 定例記者会見 市側、「廃線容認」言葉避け、昨年11月 東代替線受入 認識示

月31日 地区 順次開住民説明会、住民 質問 代替、住民 廃線 運行計画案

対 疑義 反対 声 次上。説明会最終日 今月 日

閉会後「久留里線 地域 守 会市議 記者会見 開、「市 東線 論議 「市 東線 協議

不満 述。 日 朝日新聞 取材 対、守

会事務局長 都築明 「市地域公共交通会議 廃線 論議

東 表明 何 話 合、 廃線 決、

代替 説明 求 明 石井市長 面

東北新幹線でまた感電事故

重大事故

東 公表

全身やけどの重症

9月2日、東北新幹線・小山～那須塩原駅間にある変電所で停電が発生した。原因は、鉄道電気工事に従事する50代の作業員が変電機器の測定中に感電したことだった。屋内と外とをつなぐ電線の絶縁作業が予定されており、事故当時はその準備の前だった。作業員は準備中に足場上がり、高圧部分に接触したと考えられている。その結果、全身やけどの重症を負った。

なぜ公表しないのか

命を失っていてもおかしくない重大事故であり、労働災害だ。しかし、JR東日本はこの事態を公表していない。この事故について、「安全管理を怠った可能性もある」ということで業務上過失傷害の疑いで捜査が行われた。JRが公表しなかった理由は、「捜査中だから」とされている。

しかし、「捜査中」ということは重大事故を公表しない理由にはならない。この間、新幹線で重大事故が相次ぐ中で問題を隠そうとしたと思えない。

新幹線で相次ぐ重大事故

東北新幹線では、昨年1月にも感電事故が起こっている。大宮～上野間での架線トラブルで停電し、終日運転見合わせとなった事態の復旧作業での事故だった。協力会社の作業員2名が救急



搬送されている。(写真)

その他にも、2度(24年9月と25年3月)にわたって走行中の列車が分離する、最新型車両が走行不能で5時間半不通(25年6月)など重大事故が相次いでいる。新幹線は車両の製造や検査、インフラ整備など、「もつとも厳しい基準」で行われている。その新幹線で重大事故が相次ぐというのは、鉄道の安全、技術継承の崩壊を示している。

闘いなくして安全なし

しかし、会社は、「現業と非現業の区別をなくす」と掲げ、「機能保全を含めた検修部門の全面外注化」など技術継承と安全をさらに崩壊させる攻撃を進めようとしている。

「闘いなくして安全なし」―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、職場に必要なのは闘う労働組合だ。

