

動労千葉を支援する会 ニュース

2025.11.22

411

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 043-202-7820

メールアドレス info@doro-shien.site

〒口座番号 0015003192036



11・2全国労働者総決起集会

11・2全国労働者総決起集会&改憲・戦争阻止！1万人大行進が二月2日、東京・芝公園に2150人を結集して闘い取られた。

世界中で戦争情勢が進む中で、中国侵略戦争阻止、労働運動再生への第一歩を切り開いた。さらに韓国から民主労総ソウル地域本部や金属労組旭硝子支会、イタリアから職場委員会連合（シコバース）の仲間、オーストラリアの仲間が参加し、労働者国際連帯集会として勝ちとられた。

開会あいさつを国鉄闘争全国運動呼びかけ人の金元重さん、連帯のあいさつを三里塚反対同盟から市東孝雄さん、福島から希望の牧場の吉沢正己さん、パレスチナ連帯の訴えをアラブ未来協会の田中博一さんが行った。

関委員長の基調報告（次頁）に続いて、韓国からキムホジョン・民主労総ソウル本部事務処長、金属労組旭硝子

支会チャホノ支会長、在日ビルマ労働者のマ・テンテン・ウさん、在日韓国労働者が登壇し国際連帯を訴えた。

国鉄闘争の訴えでは、中村副委員長、藤田弁護士、渡辺書記長、動労総連合水戸照沼委員長、動労千葉を支援する会の織田事務局次長、久留里線と地域を守る会・三浦代表が訴えた。

カンパアピールに続いてソウル本部生活文化委員長のパクソンボンさんが韓国労働歌を披露した。

改憲・戦争阻止大行進から高山俊吉さん、沖縄、8・6ヒロシマ、星野曉子さんの訴えが行われ、闘う労働組合・労働者、学生の決意表明を受け、最後に全国運動呼びかけ人の浅川雅己さんがまとめを行った。集会後、ガザ大虐殺をやめろ！中国侵略戦争を止めよう！高市政権打倒！のシュプレヒコールを上げ新橋・日比谷公園に向けて大デモが行われた。

基調報告 (動労千葉 関委員長)

新たな労働運動の潮流を

私たちはこの集会の呼びかけにあたって、「4つのスローガン」を掲げました。第1に、「中国侵略戦争阻止、差別・排外主義と闘う労働運動をつくり出そう!」。第2に、「戦時下における労働政策の歴史的転換に抗する労働運動をつくり出そう!」。第3に、「国鉄分割・民営化反対闘争の地平を水路に、連合路線と対決する労働運動をつくり出そう!」。第4に、「反動石破政権打倒、闘う労働者の新しい党をつくり出そう!」です。

力量を考えれば、簡単に言えることではありません。連合に抗して新たな労働運動の潮流をつくる、その構えの段階で負けるわけにはいきません。困難なことからも逃げずに、まっとう闘おうということです。

高市政権の極右・反動的な性格は過去最高レベルです。「すべての国力を戦争に注ぎ込む」という攻撃がごまかしなく進められようとしています。デマも含めて排外主義をさらにあおりたて、

国家主義と差別・排外主義で労働者を絡め取り、戦争へとかりたてようとしています。

現場から闘いを組織しよう

こうした攻撃と一体で、労働政策の歴史的転換攻撃が開始されています。高市は労働時間の規制を「人手不足だから緩和しろ」と。「新たな集团的労使関係」と称して、労働基本権や労働組合の存在そのものを解体する攻撃が来年通常国会に向けて準備されています。それを主導しているのはJR東日本です。職場から全力で立ちあがります。

どんなに小さくとも、連合を足元からひっくり返していく闘いに挑まなければなりません。職場に怒りは渦巻いています。「労働者、労働組合は本当にこれでいいのか」「再び侵略戦争に手染めるのか」「社会の主人公は労働者じゃないのか」。連合の産業報国会化を弾劾し、下からいく破つていく闘いを組織しましょう。

私たちにはこの闘いの挑戦権があり



してやろうということです。

戦争を止める力がある

世界の労働者の闘いを見てください。国境を超えた労働者の団結した闘いにこそ、戦争を止める力があります。私たちがともに築いてきた画期的な国際連帯は、この時代にこそ決定的な意義を持っています。日本でも、世界の仲間に応えられる闘いを、闘う労働運動の潮流をつくりあげましょう。労働者には絶対にその力があります。

すべての仲間とともに闘いましょう。ありがとうございます。

JR久留里線の廃線を許すな！

久留里線

ゆったりと、
のどかな里山を走る



11・29総決起集会へ

11月29日(土) 13:00～上総公民館

地域の声を踏みにじるな

JR東は久留里線（久留里～上総亀山間）の廃線方針を一方的に発表し、「できるだけ早く」バス転換を進めようとしている。しかも、その進め方は地域住民の声を無視した一方的なものだ。地域の生活も、住民の声も踏みにじるJRのやり方を許すことは断じてできない。

君津市の対応も重大だ。市長は久留里線について議会から見解を求められても一切表明せず、地元の申し入れにも応じなかった。ところが、JR東が「廃線方針」を発表すると、何の議論もなく突如として「廃線受け入れ」を表明した。住民の声を聞くこともなく、密室でJRの方針に追従したのだ。

さらに「君津市地域公共交通会議」は、議論の出发点から「廃線ありき」で進められた。そのやり方だけを見てもあまりに横暴であり、「既成事実づくり」のためだけのものだ。

嘘とペテンの廃線攻撃

久留里～上総亀山間について、「持続可能性に問題」などというが、廃線に地域にのませるためのペテンだ。

JR東は運輸部門だけで1760億

円の黒字（24年度）だ。その一方で、JRや君津市が参加する検討会議の報告書でも「路線バスで事業として成り立たせることは困難」とされている。

そもそも、列車本数を削減し続け、「利用したくても利用できない」ダイヤにできたのはJR自身だ。日中5時間半も列車がないダイヤにしておきながら、「利用者が少ない」「赤字だ」といって廃線化を強行しようとしている。このこと自体が許しがたい。

しかも、JR東が公表した24年度ローカル線収支では、「赤字総額790億円」と報道される一方、久留里～上総亀山間の利用状況は昨年度から大幅に改善していることが明らかになっている。それにも関わらず、廃線化を前提に「代替バスの運行計画だけを議論しろ」など許されることではない。

「脱鉄道化」うち破ろう

久留里線は、JRが全国的に進めようとしている「脱鉄道化」攻撃の突破口に位置づけられている。鉄道の現業部門とそこで働く労働者を徹底して軽視し、組織・人事・賃金制度の抜本的な改悪と一体で、地域の全面的な切り捨てに突き進もうとしている。

JRの横暴なやり方、地域切り捨てへの怒りは全国的に広がっている。それは鉄道業務をないがしろにし、「脱鉄道化」と全面外注化を強行しようとするひとつの問題だ。

地域の怒りとともに、久留里線廃線反対の声をあげ、ともに闘おう。

オンライン署名も

1か月半で3000筆突破

*署名賛同者からの声を紹介します

◎簡単に廃線にしないで

千葉県民として廃線に反対します。ちょうど今年の3月初めて久留里線を利用して上総亀山駅まで行って、濃溝の滝まで片道2時間くらい歩いて観光してきました。上総亀山駅から濃溝の滝までバス便が無いだけでも既にめちゃくちゃ不便でした。これで上総亀山駅までの電車が廃線になったら濃溝の滝再訪は車以外では不可能になります。せっかくの観光資源を有効活用するためにも廃線にしてはいけなと思いますし、上総亀山駅へ濃溝の滝までの路線バスを走らせてほしいくらいです。駅前にコンビニやスーパーを出店す

れば電車の利用客も増えるのでは？とにかく、簡単に廃線にしないでください。

◎JR東日本の姿勢に憤り

JR久留里線は以前利用させていたでしたが、廃線が危惧される久留里へ上総亀山間のいずれの駅にも地元住民の利用が見受けられました。

たしかに少数ではあるものの久留里線を足としている利用者がいます。JR東日本は毎年それぞれの路線をどの程度の人が利用しているのか発表していますが、その計算方法など不明確な点が多く、赤字路線ばかりを取り上げて最初から廃線目的の提案を自治体に投げかけているようにも思えます。

過疎化が進み地域交通をどう支えていくかが議論される今、あとさきを考えずに判断を下そうとするJR東日本の姿勢には憤りを感じます。

新幹線の度重なるトラブルや切符やダイヤの改悪、運賃の値上げなど様々な問題が取り上げられる今こそ、もう一度方針を考え直す機会なのではないでしょうか。利用者はただ金を落としていくためにだけに列車を使っているのではないということを理解していただきたいです。

◎電車は人と人の絆

何でもかんでも経営と儲け主義。お金儲けだけの貧しい精神は、日本を衰退させる原因です。助け合いや人情があつてこそ、地域経済も発展し、あたたかな子育ても出来ると思います。電車は人と人との絆です、流れる景色、懐かしい風景、電車が歌う音、大切にしたいです。

◎ゆったりした雰囲気が好き

久留里線のゆったりした雰囲気が好きです。特に久留里へ上総亀山の展望は自然を感じました。赤字路線だから廃線にするのではなく、赤字路線だからどうしたら観光客などを増やせるかをJRや地域の人たちで考えていくべきだと思います。

◎観光資源が近くにあるのに

濃溝の滝(思ってた以上に多くの観光客来てました)や亀山湖という観光資源が近くにあるのに何故有効活用しないのか？何故わざわざ地域全体の衰退を加速させる廃線を進めたがるのか理解できない。何故利用客を増やす努力を何もしないのか？千葉県民として残念だし非常にもったいない。予算をつけて県を挙げて盛り上げてほしい。

不当な雇用延長拒否やめろ

権利と安全破壊する業務外注化の撤回を

JR千葉支社は、セカンドキャリア制度（65歳以降の再雇用制度）をめぐって「CTSが募集していない」「運転車両の仕事はない」などとして、本人の希望を拒否する不当な対応を行っている。

ウソをういて雇用延長拒否

車両センターの運転車両部門では、今もエルダー社員やJRからの若年出向者がいて仕事がり立っている。「仕事がない」というのは、雇用延長を拒否して、組合員を排除するためのウソだ。そもそも、仕業・構内業務の外注化時点で、CTSには独立して業務を行う技術や経験はまったくなかった。仕事だけでなく、そこで働く仲間を丸ごとCTSに出向させることで外注化を強行したのだ。その際、JR東日本が外注化・強制出向の口実としたのは、「高齢者の雇用の場の確保」「技術継承」

だった。しかし、結局CTSが独自に業務を担う体制は完成せず、強制出向させられたエルダーが今も業務を支えている。65歳以降の雇用延長制度をつくらざるをえなくなりながら、「仕事がない」というウソで雇用延長を拒否するなど、絶対に許せない。

狙いは外注化「脱鉄道化」

雇用延長拒否の狙いは、来年4月から開始する機能保全業務の外注化―検査業務すべての外注化のためだ。それは組織、人事・賃金制度の抜本的な改悪と一体の攻撃だ。

その核心は、「JR本体の非現業化」「脱鉄道化」であり、乗務員まで含めた現業部門の最後の切り捨てと全面的な外注化、分社化・転籍攻撃だ。

グループ会社における車両整備会社の集約・統合や清掃部門の切り離しなどの再編攻撃とも一体だ。すでに外注

化の矛盾は明らかだ。無責任体制が蔓延し、労働者の権利や鉄道の安全は破壊される。それを最悪の形で示したのが、6月に幕張車両センターで再び現場の仲間が犠牲にされた労災死亡事故だ。

JR・CTSは業務外注化、組織、人事・賃金制度の抜本的な改悪の撤回、本人希望に基づく雇用延長を行うべきだ。



幕張車両センター

中央・総武緩行線

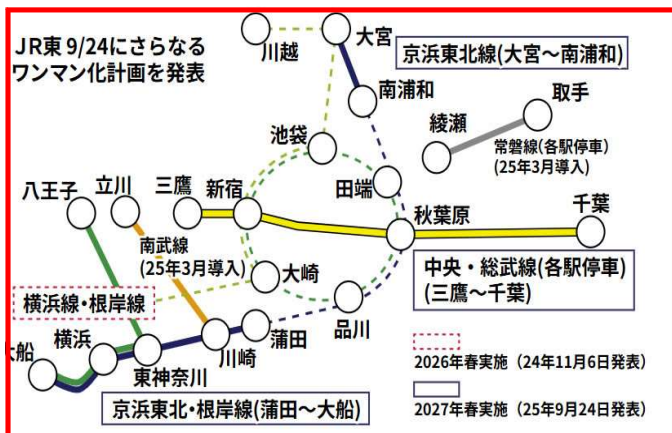
27年春ワンマン実施を提案

JR千葉支社は9月24日、中央・総武緩行線で27年春からワンマン運転を実施すると提案した。また同日、JR東日本は京浜東北・根岸線についても同じく27年春からのワンマン運転実施を発表した。

「車掌千百人削減 攻撃」

JR東は昨年11月、首都圏の主要線区7路線でのワンマン導入計画を発表した。中央・総武緩行線や京浜東北線もその一つだ。これは「車掌1100人削減」攻撃であり、『創造的な仕事』へシフト」という「脱鉄道化」攻撃だ。

提案において会社は、「人口減少」「社会環境の変化」「技術革新の進展」に対応するためという。しかし、この間会社は「鉄道ありきで考えるな」といい、融合化・統括センター化を進め、さらには組織・人事・賃金制度の大再編攻撃を提案している。乗務員を「いつ強



田線(成田～佐原間)で実施していることを明らかにした。

すでに矛盾は明らかだ！

だが、外房線では2両ワンマンでさえ降車時に転倒・骨折する重大事故が発生した。今年導入された南武線では10分以上の遅れが2倍以上になっている。白新線(新潟駅から新発田駅まで

制配転されるのか」「次は何をやらされるのか」という状況に追い込んでおいて、その張本人が何をいつているのか！

また、現時点で48

を結ぶ幹線)では運転士が規定通りに対応したにも関わらず12名の乗客が乗車できない事態も発生した。すでにワンマン化の矛盾は明らかだ。それにも関わらず、会社はさらなるワンマン拡大を公言している。どこまで鉄道業務と安全、乗務員の仕事を軽んじているのか！これが鉄道会社のやることか！

そもそも「5年で4分の1」という大幅な車掌削減そのものが、現場をなやがしろにしている。車掌として働く仲間をいったい何だと思っているのか！そして、運転士に対しては激しい労働強化が強制される。中央・総武緩行線のラッシュ時の混雑は激しい。その中で10両もの車両すべての乗降を確認してドア開閉を行うというのは、神経をすり減らす業務だ。モニターやホームドアがあれば解決するという問題ではない。

それを異常時対応も含め、運転士1人にすべてを押し付けようというのだ。鉄道の安全や異常時の対応はないがしろにされる。すでに駅は無人化・外注化されており、安全は崩壊せざるをえない。

絶対に認めることはできない！