

国鉄1047名解雇撤回！ 「偽証」続けるJR許すな！ 7・11国鉄集会～ 7・16高裁闘争へ！

国鉄闘争全国運動7・11全国集会
7月11日（土）13時00分～
千葉市文化センターアートホール

7・16東京高裁闘争
控訴審第3回期日
7月16日（木）14時00分～
東京高裁101号法廷
東京高裁包囲デモ
集合：12時30分 日比谷公園霞門
裁判後、報告集会を開催
日比谷図書文化館 地下大ホール

5/13「解雇撤回・JR復帰」署名
2911筆（累計8973筆）を提出

1月23日、第2回控訴審において、東京高裁・東裁判長は中労委・JR側に対して、「JR設立委の不当労働行為を認めないなら証人採用」と明言した。これに対して、中労委・JR側は「認めない」とはっきり回答した。それならば、真実を知る井手（元JR西会長）・深澤（JR東会長）の証人尋問は絶対に必要だ。

何が「JRは関与していない」だ！しかし、JR東は「不採用基準は国鉄内部で設定された」「JR設立委員の指示により策定された」という事実はない。「それはすでに葛西（元JR東海会長）が証言しているから証人尋問は不要」と主張してきた。この期に及んで「偽証」を繰り返すなど絶対に許せない！

そもそもここまで裁判が長引いているのは、JRが裁判でも一貫して国鉄分割・民営化の真実を隠し続けてきたからだ。

動労千葉を支援する会
ニュース

2026.5.22
417

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
〒044-2002 782200
FAX 044(2002)782200
Eメール アドレス info@doro-shien.site
〒口座番号 0015013192036

選別解雇された動労千葉組合員はもとも採用候補者名簿に記載されていた。名簿提出の直前になって策定された不採用基準によって排除され、解雇された。

この隠された真実を暴き出したのは、われわれの闘いだ。そして、不採用基準の策定そのものが不当労働行為だったと最高裁で確定させたのだ。しかも、その作成を指示・決定していたのはJR設立委だった。「JRは選別に一切関係していない」どころか、選別解雇の



権限を行使した張本人だ。

そのすべての真実を突きつけた上でなお偽証を繰り返すとは！ あまりにも悪質だ。このJRを「時効（除斥期間）」を理由に免罪するなど絶対に許されない！

全国の仲間の手で集めた

署名提出

5月13日、全国の仲間の手で集めた2911筆（累計8973筆）の署名を提出した。これは今なお多くの労働者が国鉄闘争に思いをよせてくれていることを示している。絶対にこの闘いにかちきり、「解雇撤回・JR復帰」を実現しよう。

同時に、前回の裁判で決定された通り、井手・深澤の証人採用を行うよう強く申し入れた。そもそも事実内容について争うなら、それを知る本人の証人尋問は当然だ。

JR・中労委は真実を隠へいするな！

7・11国鉄集会ー7・16高裁闘争の大結集で東京高裁を包囲し、井手・深澤の証人尋問を実現しよう！

尼崎事故21周年 JRは責任をとれ！ 4・26尼崎事故弾劾集会・デモ



運転士と乗客あわせて107人の命を奪った尼崎事故は国鉄分割・民営化による安全を無視した合理化によって引き起こされた。これを弾劾する集会がJR尼崎駅北広場において動労西日本の主催で開催された。

動労千葉の中村副委員長は、今春闘で3波にわたる行動とストライキを反戦春闘として闘ったことを報告し、1047名解雇撤回闘争裁判の勝利・職場復帰を勝ち取るとアピールした。

JR東日本「行き過ぎた株主第一主義、強欲資本主義」

そのドス黒い構造を徹底的に暴露する！

相次ぐ窓口閉鎖、強硬なワンマン化、地方ローカル線廃止

「冷酷なサービス切り捨て」

近年、JR東日本が強力に推進している合理化は、乗客の利便性と、現場の労働環境を容赦なく引き裂いている。その最たる象徴が、地域の拠点を担ってきた「みどりの窓口」の大量閉鎖だ。主要駅には不慣れな券売機を前に途方に暮れる利用者が溢れ、長蛇の列ができる光景が日常化してしまった。

さらに、2024年春のダイヤ改正における京葉線の「通勤快速・快速廃止」は、地域住民と沿線自治体の怒りを爆発させ、会社の一部見直しという異例の事態にまで発展した。

鉄道は、地域住民の命綱であり、社会を支える公共インフラだ。にもかかわらず、なぜJR東日本の経営陣は、乗客からの凄まじい大ブーイングやブランドイメージの失墜を平然と無視し、「冷酷なサービス切り捨て」を強行で

きるのか。

その裏にあるのは、現場を無視した無謀な経営計画と、株式上場鉄道会社の中で異常なまでに突出した「外国人株主比率」、そして利用者の安全すら力ネに換える「行き過ぎた株主第一主義（強欲資本主義）」の弊害だ。

「変革2027」

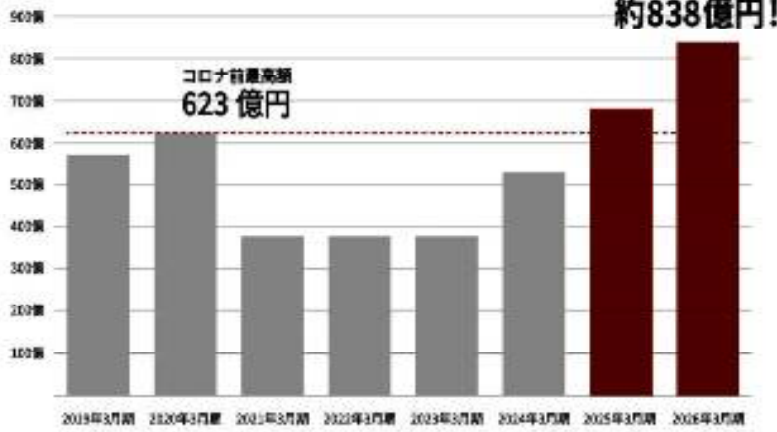
常軌を逸したコスト削減

JR東日本は現在、中期経営計画「変革2027」を掲げ、最終年度である2027年3月期にグループ連結売上高「4・3兆円」を達成するという、過去最高水準の野心的な目標にしがみついている。だが、少子高齢化と人口減少とコロナ禍を機に定着したテレワークやオンライン社会によって、鉄道のビジネスモデルは根本から崩壊している。かつてのように「平日の朝にな

れば、満員電車で乗客が勝手に押し寄せてボロ儲けできる」時代は完全に終わったのだ。本業の増収など構造的に見込めないことは、経営陣自身が一番よく分かっているはずだ。

それにもかかわらず、見栄えの良い「4・3兆円」というノルマを死守するために、彼らが選んだ手段はあまりにも冷酷だ。

「乾いた雑巾をさらに絞る」ような、現場への徹底的なコスト削減の押し付け、本業を軽視し、儲け偏重の非鉄道事業（不動産・流通など）への急進的なシフト、乗客を足蹴にする「みどりの窓口閉鎖」「ローカル線の減便」「ワンマン運転の拡大」「快速廃止」といった暴挙は、すべてこの「4・3兆円」という経営陣の自己満足の数字を達成するために、なりふり構わず実行された徹底的な「現場・乗客イジメ」のコストカットなのである！



なぜこれほどまでに、乗客の利便性を犠牲にし、効率化を急がなければならぬのか。それは、経営陣が日本の乗客や現場の労働者ではなく、海の向こうの「海外投資家」の顔色ばかりを伺っているからだ。

他社を圧倒する 外国人株主比率 31・4%

JR東日本は4月30日、26年3月期の決算短信を発表した。この3年の株主配当はすさまじい増額だ。コロナ禍で一旦落ち込んだが、その後急激に増額し、昨年すでに過去最高に、今年はその約157億円も増やし837億7800万円だ。

有価証券報告書のデータを見れば、会社の異常な体質が一発で露呈する。JR東日本の外国人株主比率は、実に「31・4%」に達している。他の大手私鉄や航空大手と比べても、JR東日本の数字は群を抜いて異常だ。(JR西は29・8%) 海外のハゲタカファンドや機関投資家にとつて、日本のローカル線の維持や、駅の利便性、公共インフラとしての使命など「知ったことではない」のだ。彼らが求めるのは、ただ一つ。「短期的な儲け」と「莫大な配当金」というシビアナ数字だけである。

その恥ずべき証拠が、コロナ禍における会社の配当政策だ。移動制限によつて鉄道収入が激減し、数千億円規模

外国人株主比率

| | |
|-------|-------|
| JR東日本 | 31・4% |
| JR西日本 | 29・8% |
| JR東海 | 27・8% |
| JR九州 | 26・7% |
| 京成電鉄 | 21・7% |
| 東急電鉄 | 20・5% |
| 日本航空 | 18・0% |
| 全日本空輸 | 11・7% |

の未曾有の大赤字を計上した20年度・21年度、現場は感染のリスクに怯えながら必死に運行を守っていた。その極限状態の裏で、経営陣は年間376億円にのぼる巨額の株主配当を続けたのだ！ 外国人株主比率31・4%に照らせば、この大赤字の苦境下で捻出された配当金のうち、実に3分の1近い「約118億円」が、毎年そのまま日本国外の投資家へと流出していた。

乗客には「コロナで経営が厳しいから」と言い訳して窓口を閉鎖し、割引キップを廃止して実質的な値上げを強行し、現場の要員を削りながら、その裏では海外の株主に血金を貢ぎ続けていた。これがJR東日本のあまりにも醜悪な真の姿だ！

分割・民営化がもたらした 「本業軽視」の歪んだ企業体質

民営化の際、JR東日本は首都圏の巨大な運行網とともに、東京・新宿・渋谷といった世界屈指の一等地や広大な鉄道用地をそのまま引き継いだ。会社はこの莫大な遺産を転がし、駅ビル(ルミネ・アトレなど)やエキナカ、

オフィス開発といった「不動産・生活サービス事業」に狂奔し、莫大な利益を上げてきた。不動産事業は一度建ててしまえば効率よく稼げる「打出の小槌」だ。一方で、本来の本業であるはずの鉄道事業は、災害対策、老朽化したトンネルや橋梁のメンテ、ホームドアなどの安全投資に「莫大なカネがかかるビジネス」である。

その結果、社内では「利益率」という目先の物差しだけで評価され、「鉄道はカネがかかる割に儲からない足かせ部門」「不動産こそが花形」という、本末転倒な企業体質が定着してしまった。低利益で手間のかかる「鉄道の現場」や「乗客へのサービス」は、社内で完全に「コストのゴミ箱」扱いされているのが現状だ！

大手私鉄との決定的違い

大手私鉄との決定的な違いと「独占市場」に胡坐をかき驕り。同じ首都圏の東急や京成などの私鉄は、ここまで極端な改悪には踏み切れない。

なぜなら彼らは「沿線価値」を高め、住民に住み続けてもらわなければ自社が潰れるという危機感があるからだ。

しかし、「東日本はあまりにも巨大であり、東京圏という「黙っていても人が集まる絶対的な独占市場」を牛耳っている。そのため、「少々サービスの質を落とそうが、客を不便にさせようが、どうせ他の鉄道や交通手段がないのだから乗るだろう」という、信じがたい「驕り」と「独占の暴力」がJR東日本会社に蔓延している。この不遜な経営姿勢こそが、他社が躊躇するような強硬な合理化を可能にしている正体だ。

大手私鉄は鉄道事業は非上場

ちなみに、阪急阪神ホールディングス、東急などの私鉄会社が持ち株会社を上場し、鉄道については非上場の子会社とすることで、市場の評価にはなじまない事業をある程度分離していることは対照的だ。

鉄道事業は莫大な設備投資が必要であり、安全第一の運営や赤字ローカル線の維持など、短期的な利益や株価の最大化とは馴染まない「高い公共性」を持つているからだ。

現場の怒りは限界突破！

今こそ反撃の声を上げ、鉄道の矜持を取り戻そう！ 市場原理と効率性という悪魔の論理によって、公共インフラが足元から崩壊させられようとしている。そして、そのすべてのシワ寄せを食らっているのは、日々高い運賃を払わされている「乗客」と、最前線で泥を塗られながら働く現場の労働者だ！ 窓口が削られ、ワンマン化が押し付けられ、駅や保守施設や車両基地などの現場の要員が限界まで減らされるたびに、現場の負担と精神的プレッシャーは破裂寸前だ。

トラブルが起きればワンオペの現場に責任が押し付けられ、乗客からの激しい怒りの矛先を真っ正面から受けるのは、冷房の効いた本社ビルで数字だけを弄んでいる経営陣ではなく、現場の労働者である！

この「行き過ぎた株主第一主義」による現場破壊・サービス破壊を、これ以上黙って見ていてはまるか！

闘う労働組合の再生と、職場から反撃の闘いに立ち上がることが必要だ。

久留里線・久留里〜上総亀山間 バス転換で便利に「のぺテン」

JR東日本は3月9日、久留里線・久留里〜上総亀山間（9・6km）の廃止届を、国土交通省に提出した。住民の声を無視した地域切り捨ての攻撃を許すことはできない。

廃線後についてはバス転換が打ち出され、「1日13往復で便利になる」といった宣伝がされている。しかし、これは「悪質な詐欺」といふべき中身だ。

都市部でさえ深刻な運転手不足何よりバスの運転手不足は都市部でさえ深刻だ。日本バス協会の試算によれば、4年後には全国で3万6千人不足するとされている。すでにバス路線



の廃止や減便は大規模に進んでいる。

東京都内では20年以降、京王バスや関東バス、京浜急行バスなどが相次いで路線バスの減便・廃止を実施した。昨年は東京都交通局が19路線、206便

の減便に踏み切った。千葉でも、千葉中央バスが鎌取駅や土気駅発着の路線で大幅な減便を実施している。大阪府富田林市など4市町村を走る金剛バスは運転手不足でバス事業そのものを廃止し、15路線すべてが廃止された。

地域住民の交通権ふみにじるな

久留里〜上総亀山間のバス転換後については2車両（予備含め3車両）での運行案が発表されている。

1号車、2号車の始発はそれぞれ5時45分と6時45分発、最終は21時55分と23時着。業務は運転だけではない。

出発前点呼や車両の日常点検、運賃箱や両替機の確認なども必要だ。運転終了後も、運賃精算や売上金の納入、運行管理者への事故や異常の有無の報告、日報の作成などの業務がある。1日あたり4人で運行させるならば、二種自動車運転免許を持った運転手が最低でもフルタイムで6人は必要だ。運行開始時は13往復だったとしても、長期的に要員を維持し続けられる根拠がどこにあるのか。

鉄道路線の廃止後にバス転換され、

次々に減便・廃止となった例はいくつもある。

3分の1の出費で

年2.4億円の赤字を解消

久留里線の廃線処理費用として、JR東から君津市に対して拠出される20億円については、毎年1・11億円ずつ18年間にわたって拠出されるものと仮定して割引現在価値（*）は、約14億6千5百万円と算出される。1年当たり換算すると7325万円となる。

（*）割引現在価値とは、将来得られる見込みの金銭を現在受け取るとしたら、どの程度の価値になるかを示した数値のこと。M&Aや不動産投資などの場面において、使われる。

JR側から見ると、年間2億4千万円の赤字が解消されるにもかかわらず、君津市に対しては年間7千万円程度の手切れ金で鉄道の廃線をのませたことになる。一方で、君津市側は、今後のバス運行コストの上振れや、ドライバー不足への対応、その他に発生する社会的費用についてのリスクを負うことになる。バス転換計画は、地域住民の交通権を踏みこむ「悪質なJRの詐欺」なのだ。