

動労千葉を支援する会 ニュース

2026.8.20

412

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 00150031-92036

動労千葉を支援する会

2026年定期総会のご案内

動労千葉を支援する会・国鉄闘争全国運動の会員のみなさん。闘う仲間のみなさん。動労千葉を支援する会は9月5日、2026年定期総会を開催します。

7月16日、国鉄1047名解雇撤回の第3回控訴審が開かれ、東京高裁阪本勝裁判長は証人採用を求めていた井手正敬（JR西日本元会長）と深澤祐二（JR東日本会長）の証人尋問をいきなり却下してきました。弁護団はただちに全裁判官の忌避をたたきつけ、裁判はストップしました。

そもそも、前回裁判（1月23日）で東裁判長は「JR設立委の不当労働行為を認めないなら証人を採用する」と明言しました。中労委・JRが「認めない」と回答したことで証人採用する以

外なかったのです。しかし、東京高裁・国家権力はただちに東裁判長を地方に飛ばし、阪本裁判長を据えて証人採用を却下したのです。まさに戦時下における国家権力による大反動であり、国鉄分割・民営化が国家権力の根幹を揺るがす闘いだということがはっきりしました。

国鉄闘争全国運動7・11全国集会において関委員長は、1047名解雇撤回裁判の勝利と「第2期11月集会運動」をつくり出そうと提起しました。米トランプと高市政権の中国侵略戦争を阻止する反戦闘争の爆発とこの時代に闘う労働組合を甦らせることは絶対的課題です。

動労千葉を支援する会は本定期総会で、1047名解雇撤回闘争の正念場、

11月集会・労働運動再生に向けた再出発、JR大再編攻撃との対決に立ち上がった動労千葉を守りともに闘うために、新たな運動方針を確立します。昨年末に志半ばで亡くなった山本事務局長の遺志をひきつぎ、動労千葉が切りひらいた国際連帯を発展させ、国鉄闘争の勝利まで闘う決意を明らかにします。各地域の支援する会、国鉄闘争全国運動をはじめ、多くの仲間の参加をお願いします。

2026年8月4日

日時 9月5日 土 13時
場所 DC会館
* 第2部として懇親会を行います。

動労千葉第56回定期大会

日時 9月26日 土
場所 DC会館

韓国 旭硝子支会からの招待を受け 韓国を訪問！

勤労千葉執行委員 川崎昌浩

8月1日～3日にかけて、韓国民主労総傘下の旭硝子（あさひがらす）支会からの招待を受け韓国を訪問してきました。



オスイル支会長を中心にして旭硝子支会の組合員との記念写真(8月1日)

旭硝子支会は、95年、韓国AGC（本社、東京丸の内旭硝子＝現AGC）から、組合結成を理由に138人の組合員がメール一通で解雇され、9年間にわたる現場闘争や日本への遠征闘争（本社抗議行動や株主総会抗議等）を闘い、裁判闘争も展開する中で解雇撤回を勝ちとり、24年8月1日に韓国AGCへの復職を果たした労働組合です。

訪問時が賃金闘争の最中―

御用労組弾劾し宣伝戦を展開中

【1日目 8月1日】

釜山・金浦空港到着後、組合事務所がある亀尾（クミ）市に向かい、事務所ではオスイル支会長やチャホノ前支会長ら組合員19名との懇談を行いました。訪問した日（8月1日）は、復職した記念の日だとの説明をうけ、感慨深いものがありました。

懇談において、韓国では07年に複数労組制になって団結権が保障されたものの、団交権、団体行動権は多数派労組しか認めないなど不当な制度が続い

ていると怒りを込めて説明された。こうした中、訪問した時期が賃上げ闘争の最中であり、御用労組を弾劾して宣伝戦を闘っていることなどが訴えられました。

サードミサイル反対を闘うソソリ村で交流会に参加

【2日目 8月2日 午前】

米軍のTHAAD（サード）ミサイル配備に反対して闘っているソソリ村を訪れ、サードが配備されている基地のゲートや座り込みテントを視察し、その後、ソソリ会館で現地のお母さん達やお父さん達13人との交流会に参加しました。

交流会では、婦人会長から闘いの説明が行われ、サードは10年前に配備されたが、当初は3箇所を検討され、人口が少なく、反対闘争もないだろうということ、さらに、ロッテ資本が協力してゴルフ場跡地を提供したことでソソリに配備されたことでした。また、三里塚闘争で婦人行動隊が闘ったことに触れ、ソソリでも女性先頭で闘っていること、婦人会長自身も沖繩を訪問してともに闘ったことなどが語られました。交流会後には、お母さんたち手作りの昼食をご馳走になり

ました。

【2日目 午後】

非正規職問題が最大の課題であり 全力をあげ闘う！

午後は、旭硝子支会の組合事務所に戻り、三役を中心にした議論を行いました。

この中で、訪日闘争時にお世話になった旭硝子支会支援共闘会議の仲間たちへのお礼が述べられるとともに、この闘いを通じて「連帯とはどういうものなのか」を考えるきっかけになったこと、今後の国際連帯をさらに深くしていく必要があることが訴えられました。

そして、動労千葉の闘いの経験から学びたいことが沢山あること、韓国では非正規職の問題が最大の課題であり、ここに全力をあげようと考えていることなどが訴えられるなど、充実した議論が行われました。

会議後には、オプティカル解雇撤回闘争の現場を視察してきました。

今回の訪韓を通じて、あらためて国際連帯闘争の重要性を痛感するとともに、日本における階級的労働運動の復権に向けた闘いが極めて重要であることを実感しました。

下北核 半島スタディーツアー2026

動労千葉副委員長 中村 仁

7月18日・19日の2日間にわたり、「下北『核』半島スタディーツアー2026」および「MAGROCK／大間原発 反対現地集会」に参加しました。

東京駅から東北新幹線「はやぶさ」に乗り、午前10時過ぎに八戸駅に到着。地元の山田氏によるガイドと、南部バス労働組合委員長の間山氏による運転のもと、約40名の参加者がマイクロバスに乗り込み、午前10時40分に八戸駅を出発して下北半島を北上するスタディーツアーが始まりました。

初日は、地域の歴史と国策に翻弄される青森の厳しい現実を視察した。まず、三沢米軍戦闘機の騒音問題で集団移転を余儀なくされた人々の新住居地「大津」や、射爆撃場の騒音から避難した移転先「新森」を通過した。新森では、最初に移転した人の建物ほど交付金によって大きく建てられているという実態を目の当たりにしました。その後、核燃料サイクル施設を抱える六ヶ所村へ向かい「六ヶ所原燃PR館」を訪問。村内には再処理工場のほか、日本初の大規模な石油備蓄タンクも存

在していました。午後には東通（ひがしどおり）村へと移動し、「東通PR館」にも立ち寄りまし

た。道中には2千人もの収容人数を誇る巨大な体育館があり、訪れたどのPR

館でも、原子力エネルギーの未来がまるで夢の技術であるかのように美化して解説されていました。これらの光景は、青森県が抱える「貧困」や「出稼ぎ」、人々が生きていくために受け入れざるを得なかった過酷な現実を浮き彫りにしていました。それは同時に、東日本大震災の際に私たちが突きつけられた「福島原発が作った電力によって、遠く離れた東京の社会が動いている」という不条理な構造と深く重なるものでありました。

2日目の19日は、大間原子力発電所の建設予定地内へと向かいました。そこには、原子炉の炉心からわずか200〜250メートルという至近距離に



建つ「あさこはうす」があります。この場所は、原発の敷地買収に唯一応じず、反対運動の象徴となった故・熊谷あさ子さんが建てたものであり、現在は娘の小笠原厚子（熊谷厚子）さんに引き継がれています。ここを訪問し、不屈の意思を肌で感じました。

その後、「大MAGROCK／大間原発反対現地集会」の2日目に合流しました。集会では、対岸の北海道函館市からもフェリーで約2時間をかけて23名が海を渡って参加していることが報告されました。青森市議や函館市議をはじめとする多くの参加者から、大間原発建設反対に向けた力強い発言が相次ぎました。集会後、200名で大間町の町内を練り歩くデモ行進を行い、原発のない未来を目指して「団結・UNITED」「大間原発／絶対反対」「戦争まいね（だめ）改憲まいね」「憲法ちよすな（いじるな）」のコールを響かせた。デモ終了後、八戸から新幹線で帰路に着きました。

実行委員会の中道さん、ツアーガイドを務めて頂いた山田さん、マイクロの運転をして頂いた南部バス労働組合委員長山さん、お疲れ様でした。ありがとうございました。

86ヒロシマ反戦・反核闘争に参加 高市首相の式典出席に抗議のデモ

8月5～6日、広島市内で反戦・反核8・6ヒロシマ大行動が開催されました。動労千葉からも4名が参加し、「アジア侵略、ヒロシマ・ナガサキを繰り返すな！」「核戦争への道を許すな」の声をともに上げました。

トランプ政権によるイラン侵略戦争が今も続き、世界中で大軍拡競争やAIの全面的な軍事利用、核兵器を振りかざした3度目の世界戦争Ⅱ世界核戦争の危機が高まる中、被爆から81年目を迎えたヒロシマに、全国、全世界から危機感をもった多くの人々が駆けつけました。

高市政権は、米トランプ政権と軍事的一体化を強め、安保3文書の改定、武器輸出の全面解禁と武器大増産、中



国を焦点とした南西諸島の軍事要塞化を急ピッチで進めています。そればかりか小泉防衛相をはじめ閣僚らは非核3原則の放棄、「核共有」にまで公然と言及しています。

大行動の参加者は、高市首相の式典出席、アメリカやイスラエルの代表までもが出席する式典そのものにに対し、6日早朝、怒りの抗議デモを行いました。

6日午後には、県立体育館小アリーナで開かれた集会に550名が集まりました。

動労千葉の渡辺書記長は「戦争国家化を進める高市政権に対し、労働組合として、戦争反対の闘いを第一の課題に据えて闘う」と発言。また、労働運動の復権にむけて11月1日に開催が決定した全国労働者集会（浅草公会堂）への参加を呼びかけました。

市場原理の罠：イギリス・ニュージーランドの失敗から学ぶ、

公共インフラと安全の本質

1980年代後半から1990年代にかけて、世界では「新自由主義」という考え方が席卷した。これは、国家が管理してきた巨大インフラを民営化し、市場の競争原理を取り入れることで、「税金を減らしサービスを良く」しようという試みだった。

しかし、鉄道というインフラの本質は、何よりも「絶対的な安全性」と「強固な公共性」があつてこそ成りたつ。これを単なる利益追求の道具に変えてしまったことで、世界各地で深刻なインフラの崩壊や、尊い人命が失われる大惨事が引き起こされた。

過度なバラバラ化と外注化の罠

（イギリスの事例）

1990年代のイギリス国鉄の民営化は、「最悪の失敗例」として知られている。イギリス政府は市場競争を促すため、組織を100以上の小さな民間会社へとバラバラに細分化しました。

なかでも致命傷となったのが、線路

や信号などの基盤インフラを管理する民間会社「レールトラック社」を設立し、株式市場に上場させたことだ。上場企業となった同社は、公共インフラを守るという使命を忘れ、「株主への配当」と「短期的なコスト削減」を最優先する組織になつてしまった。利益を出すために選んだ手段は、線路の保守点検コストを削り、メンテナンส์業務を下請け・孫請けの業者へ丸投げ（外注化）することだった。この結果、国鉄時代から培われてきた熟練技術者のノウハウや責任感は失われ、現場では「どこが責任を持つのか」さえ曖昧になり、線路の傷が長期間放置されることが当たり前になつてしまった。その歪みが噴出したのが、2000年10月に起きた「ハットフィールド事故」という凄惨な脱線死亡事故だった。この惨事を受けて国中の路線で減速運転が必要となり、イギリス全土の鉄道ダイヤは完全に崩壊した。

経営破綻したレールトラック社を救うため、政府は最終的に国家が出資す

る非営利法人へインフラ管理を戻した。民間企業の利益のためにインフラを売り払った挙句、失敗のツケを巨額の税金で穴埋めするという皮肉な結末を迎えたのだ。

さらに2020年代に入り、イギリス政府は鉄道網全体を再び国家主導の統一組織へと再統合し、事実上の国営化へと舵を切っている。

目先の利益追求と資産の切り売り

（ニュージーランドの事例）

もう一つの過酷な失敗例が、ニュージーランドだ。政府は93年、線路から車両、運行事業に至るすべてを、民間企業「トランス・レール社」へ格安で丸ごと売却した。買収した民間経営陣の目的は、鉄道を発展させることではなく、短期間で帳簿上の利益を増やして株価を吊り上げ、高く売り抜けることだった。

彼らはお金にならない地方路線や貨物サービスを次々と縮小・廃止し、見かけ上の財務の健全さをアピールした。さらに、将来への設備投資や保守点検をほとんど停止した。既存の設備をただ使い潰し、メンテナンスを怠ること

で浮いたお金を、自分たちの報酬や配当へと回し続けたのだ。

この結果、鉄道インフラはあつという間に老朽化した。線路はすり減り、信号は誤作動し、車両は故障ばかりの「動く骨董品」と化して、安全性は失われた。そしてインフラが崩壊する寸前、経営陣は株を売却して巨額の利益を得て立ち去り、後に残されたのはボロボロの鉄道網という「負の遺産」だけだった。

見かねた政府は、2000年代に鉄道事業を買い戻すことを決定。安く売ったはずの鉄道を、今度は壊れた状態で、再び国費を使って買い戻さざるを得なくなったのだ。その後も政府は、破壊された線路や車両を直すために、数千億円規模の巨額の税金を投入し続けている。2008年に国有化して、新たな国有企業キウイールを設立した。

労組の徹底的破壊と民営化

ニュージーランド国鉄には2万人以上の職員がおり、強力な労働組合が存在していた。民営化の過程において、労働組合は、「地方の鉄道網が維持できなくなる」「安全性が脅かされる」という市民を巻き込んだ数々の激しい抗議

活動を行った。しかし、政府によるドラスティックな法改正（強制組合加入制の廃止と団体交渉権の事実上解体）と、凄まじい規模の人員削減（2万人から約4分の1の5千に）で、反対運動は力づくで抑え込まれてしまった。

イギリスでも、国鉄民営化に対して「安全性が破壊される」「運賃が高騰する」と労働組合は激しく抵抗し、世論や野党の労働党も強く反対した。しかし、サッチャー政権による徹底的な「組合の去勢」（スト権の厳格化、同情ストの禁止、最強を誇った英国炭労の撃破）によって、結果として実質的な大ストライキで国を止めるような抵抗には至らなかった。

イギリスやニュージーランドが多大な犠牲を払った末に「国家主導」へと戻した事実を、国鉄・分割民営化から40年を迎えようとしている今の日本の鉄道を考える上で、大きな教訓としないてはならない。

私たちの命と社会を支えるインフラ（鉄道だけではない）は、目先の利益のために切り売りしてはならないという不変の真理を、決してあいまいにしてはならないということだ。

外房線と地域を守る会総会開催

7月26日、勝浦市内で、第7回外房線と地域を守る会総会が、会員や外房線沿線の組合員・OB、さらに内房線と久留里線の地域を守る会等30名が参加する中で開催された。

早川代表は、久留里線の廃線問題は外房線に関わる重大問題だと訴え、取り組みを強化していきたい」と決意を語った。内房線と地域を守る会の梅澤代表は、「鉄道廃線は、地域を衰退させる愚かな行為」とJRによる久留里線の廃線申請と君津市の姿勢を弾劾した。久留里線と地域を守る会の三浦



代表は、廃線申請の撤廃に向けて連帯して闘うと決意を語った

総会には、御宿町・原宏町長が来賓のあいさつを行い、鴨川市長からメッセージが寄せられた。