

動労千葉を支援する会 2026年度定期総会



9月5日、DC会館において支援する会定期総会を開催しました。

東京東部の運営委員が開会あいさつを行い、運動方針案の提起を織田事務局次長が行った。

起された。
会計報告ののち、動労千葉から関委員長の提起が行われた。

最初に、「今年の総会は、国鉄闘争をめぐる激しい攻防を闘い抜き歴史的局面を迎えた中で開催され、また山本事務局長を失ったなかでの初めての総会です」と述べたうえで、7月16日の第3回控訴審において、「裁判長が代わったから」で済む話ではない。曲がりなりにも公開の法廷において裁判長が行った訴訟指揮をいとも簡単に覆せるなど、許されていいはずがない。この前代未聞の裁判所の訴訟指揮を、歴史的な大事件として徹底弾劾し、今こそ運動拡大の力に転じよう」と訴えた。

関委員長は、動労千葉への物心両面での支援に感謝を述べたうえで、11・1労働者集会に向け大結集とその成功を訴え、現場の仕事を軽んじて、安全も労働者の権利も投げ捨てるJRの攻撃と断固闘う決意を表明した。

具体的方針として、①次回控訴審に全国から結集し、高裁包囲デモを闘う。

次に各地の支援する会から闘いの報告が行われた。東京西部、千葉・木更津からの報告、つづいて三多摩から日本機械工業労組委員長が発言し、組合として支援する会に加入したことが報告された。遠路から参加した福島県の会、神奈川、ユニオン習志野などからの報告が続いた。最後に、26年度の運営委員の選出と紹介が行われた。

②11・1全国労働者集会の組織化、③11・22大行進全国集会への総決起、④動労千葉支援・連帯の強化が鮮明に提

第2部の懇親会では、会員と組合員が交流し、最後に組合員全員が前に並んで、感謝と闘いの決意を述べた。

動労千葉を支援する会 ニュース

2026.9.19

413

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 Fx 043-2202-7820

メールアドレス info@doro-shien.site

〒口座番号 001500131922036

ローカル線の廃線で「交通空白」地区が拡大！ 公共交通のない地域が全国の31%に

今年6月、国土交通省は、「交通空白」地区が全国の約3割に達していることを公表した。国交省は、「交通空白」地区について、①鉄道駅から500m圏内だが、列車本数が極めて少なく、通院や通学の「足」としては使い勝手が悪い、②最寄りのバス停から300m圏内だが、坂道が多くて高齢者は移動しづらい、③タクシーも一定時間内に配車されないなど日常生活の移動に支障がある、と定義している。

この「交通空白」地区を解消することを目的に24年に『交通空白』解消本部」が設置され「ライドシェア」等を活用した「交通空白」地区の解消が進められてきた。しかし、「交通空白」地区の実態は、昨年度と比較すると2740地区（+638地区、+175自治体）に増加している。これは、全国の31%に達する面積だ。そこに1720万人が住んでいる。

しかも、「交通空白」地区になりかねない「未然防止が必要な地区（ここで

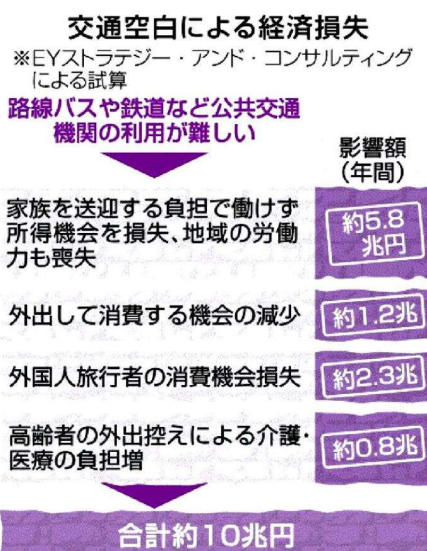
は「要注意地区」とする）も1498地区（437自治体）にのぼり、双方合わせると4238地区で41%を占める面積で609万人が住んでいるのだ。

鉄道625kmが廃線 バス路線2万3千kmが廃止

こうした実態があるにもかかわらず国交省は、JRと一体となつてローカル線の廃線を進めてきた。08年〜23年までに18路線、625kmが廃止され、青森の山田線や北海道の赤線区とされてきた路線が次々に廃止されてきた。さらに、久留里線・久留里〜上総亀山間の廃線申請が今年3月に強行され、米坂線（新潟）や吾妻線（群馬）、芸備線（広島）等の廃線も狙っている。鉄道だけではない、バス路線も2万3000kmが廃止され、今でも運転手不足で路線廃止が相次いでいる。

「交通空白」損失年10兆円

初の試算 送迎が負担、働きづらく



「公共交通としての鉄道を残すきだ」

国交省は、「交通空白」地区を「27年度中の解消」を掲げ、その中心に「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として対策を進めるとしている。

しかし、久留里線に関する「検討会議」や「君津市公共交通会議」、「廃線申請に関する意見聴取」の中で地域住民や久留里線の会等が「通勤・通学、通院等の足として公共交通を守るべき」との意見・要請が次々に出されたにも関わらず、それを全て無視してきた。

軍備増強には湯水のごとく！

95年、日経連プロジェクト報告―「新時代の日本の経営」において、「発展途上国なみの賃金」に抑えることを打ち出し、その下で外注化と非正規職化が徹底的に進められ、それ以来、30年以上にわたり賃金がおさえこまれてきた。その結果、低賃金の強制で少子化が進み、地域では小・中学校の統廃合が次々に行われ、病院も年々廃止されるなど社会全体が崩壊的危機に陥っている。その一方で、中国侵略戦争に向けて軍備増強Ⅱ防衛費には湯水のごとくカネとモノが注ぎ込まれている。こんな社会は、絶対に間違っている。地域住民の「足」としての鉄道はなくてはならない存在だ。JR・国交省は、久留里線の廃線申請を撤回しろ！

夕張市の攻めの廃線とその後の交通網崩壊

北海道のJR石勝線夕張支線の廃線において、夕張市は住民の生活に合わせた柔軟なバス網への転換を目指す「攻

めの廃線」を提案。しかし結果としてバス路線も維持できなくなり、地域の交通網は壊滅的な状況に直面している。

市外を結ぶ幹線バスの全廃

新札幌路線が23年9月に、札幌とを結ぶ「高速ゆうばり号」などが24年9月に廃止され、夕張市と市外を直接結ぶ定期バス路線は消滅した。

鉄道代替として10往復に倍増させた市内路線だが、深刻な運転手不足や高齢化、24年問題による残業規制強化に伴い、運行時間帯が縮小されるなど網渡りの維持が続いている。

巨額投資したインフラの形骸化

2020年に約10億6千万円を投じてバスターミナル機能を持つ複合施設「りすた」を開業したものの、路線の相次ぐ廃止によりバスターミナル機能が喪失している。

この「攻めの廃線」が破綻した最大の要因は、全国的なバス運転手の致命的な不足だ。JRから約7億円の持続化基金などの支援金を引き出したもの



の、「運転する人間がない」という物理的な壁を前に機能しなかった。人口減少による利用者の減少もこれに拍車をかけている。現在は市街と結ぶ定期バスの全廃を受け、予約制のデマンド交通（乗り合いタクシーなど）で最低限の移動手段を確保する縮小形態への移行を余儀なくされている。

「攻めの廃線」から7年！

2011年から19年まで2期8年に渡って夕張市長を務めていた鈴木直道市長は、夕張を再生した「自治体再建のヒーロー」ともてはやされ、その後、北海道知事に栄転した。札幌へのバスだけではなくホテルやスーパー、飲食店も消えたていく夕張の現実とは、「地方鉄道をバスに転換すれば安泰」という定説が全く通用しない、日本の地方公共交通の限界を示す深刻な教訓となっている。

安全運転闘争から20年 レールがボロボロに！

JR蘇我駅ホームから見えるレールの状況。剥離やシエリングがいくつも見られる。1番線がとくにひどく、6番線でも散見される。



度を落とす闘いをやり抜いた。

会社は「安全上問題はない」と言い続け、マスコミへの発表では『破断』という言葉を使うな。『ひび』と発表しろ」という隠ぺい指示まで行った。そして、動労千葉の安全運転闘争を「違法行為」だと言って、数千名の管理者を動員し、運転台に監視要員を乗り込

な外注化だ。

会社は、「技術力はグループ全体で確保」という建前で外注化を徹底的に推進してきた。保線区・保線管理所は外注化時に6分の1にまで削減され、いまやJRがまったく関与しない線区が次々に拡大されている。

しかも外注化は際限なく多重化し、下にいけばいくほど低賃金化し、労働力確保も、技術や安全の担保もできなくなっていく。会社の対応は、「センサーなどで異常を検知するから現場の技術力や経験など必要ない」と言わんばかりだ。だが、このレールの現状は何か？ 完全に破たんしている！

今こそ闘う労働組合を

会社は今年4月に京葉車両センターでの機能保全業務外注化、人事・賃金制度の抜本的改悪を強行した。7月には組織再編も強行し、さらなる外注化、業務融合化へ突き進もうとしている。こんなことを進めれば、さらに安全を崩壊させ、矛盾がふきだしていくことは明らかだ。

職場に闘う労働組合を取り戻そう。それが会社の攻撃への最大の反撃だ。

レールがボロボロになっている。写真は蘇我駅ホームから見た線路の状態だが、シエリングや剥離がいくつも見られる。こうした状態を放置すればレール破断にいたり、脱線にもつながりかねない。重大な安全問題だ。

レール交換実現した安全運転闘争

動労千葉は05年、06年に安全運転闘争を闘い、大規模なレール交換を実現させた。04年から毎年のようにレール破断が多発するという異常事態が続く中、安全を守るために自主的に運転速

ませ、多くの組合員を処分した。

だが、レールが破断していく中での安全運転闘争は、大きな反響をまきおこし、広汎な社会的支持を集めた。会社も、「危険な状態だった」ことは認めざるを得なくなり、レールの大規模な交換が実現したのだ。

外注化が根本原因

この闘いから20年が経過している。そして、ここまでボロボロなレールが放置されている。この現実の根本的な原因は保線を含めた鉄道業務の全面的

東武日光線4人死亡事故

事故の根本的な原因は外注化だ

順に何の落ち度もなく、運転士に責任は一切ない。

8月20日、東武鉄道日光線で線路の除草作業を行っていた作業員が列車にはねられ、4人が死亡する事故が発生した。深刻な事故にもかかわらず、いまだに事態の全容も明らかになっていない。

すべては業務外注化した

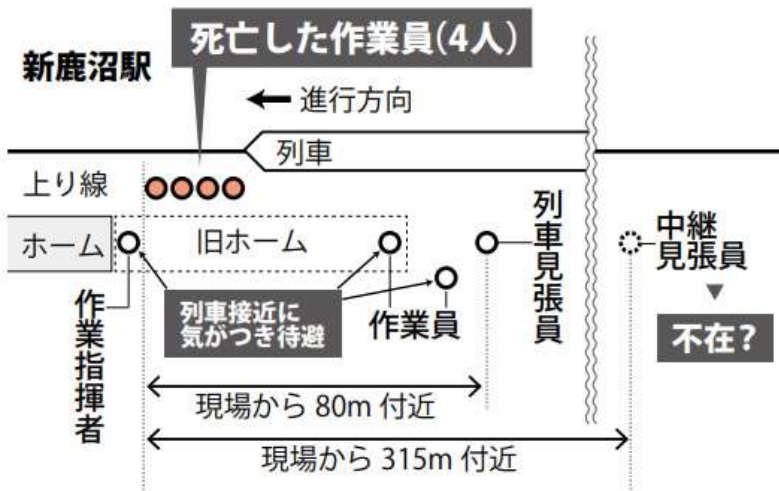
会社の責任

一部では、「運転士がなぜ気が付かなかったのか」とも言われている。しかし、運転士は見張員の合図を確認し、警笛を鳴らして進行している。その手

社の東武建設に外注化され、さらに下請け会社に外注化されていた。

東武建設の社員は作業指揮者1人と死亡した監督役1人だったことが明らかになっている。そもそも、線路の除草作業は標識を見えやすくするなど

新鹿沼駅での死亡事故 東武日光線



解明されていない問題点

- ◆列車見張員が「待避完了」の合図を出しながら、実際には待避できていなかったのはなぜか？
- ◆作業は昼間に行われ、列車はダイヤ通りに走っていた。見張員からの合図がなくとも、作業指揮者が待避を指示できたのではないか？
- ◆中継見張員は列車のドライブレコーダーに写っており、「作業計画に基づいた位置にいなかった」と報道されている。「不在」だったならば、作業指揮者はなぜ作業を始めたのか？
- ◆「作業員7人のうち3人（作業指揮者1名を含む）は列車の接近に気づいてホーム上などに待避していた」とされている。作業指揮者は待避を指示したのか？なぜ4人は待避できなかったのか？
- ◆「作業中だったかも不明」とされている。作業中でなかったなら、なぜ4人は線路にいたのか？
- ◆死亡した4名中1名は「監督役」で東武建設（東武鉄道のグループ会社）社員、ほか3名は「職業不詳」とされている。

見えやすくするなど鉄道安全を守る業務であり、保線業務の一環だ。本来なら鉄道会社が自らの責任で行うべき業務だ。それを「除草なら外注化して良い」と鉄道業務と安全を軽んじた結果、またも労働者が犠牲にされたのだ。

事故の根本的な原因は外注化だ。すべての責任は鉄道業務を外注化した会社にある。すべての外注化を撤回すべきだ。

隠された中央 総武緩行線ワンマン試行 列車遅延の理由は「言うな」

JR東は総武緩行線のワンマン化を来春に強行しようとしている。すでにワンマン運転の試行が開始されているが、会社はこのことをひた隠しにしようとしている。

「ワンマンで遅れたと言うな」

8月段階では津田沼〜千葉〜津田沼間で行われたが、当然のように遅れが発生している。しかし、乗客には何のアナウンスもなく、運転士の乗り継ぎ時にも「遅延理由をワンマン試行のため」とは言うな」とまで言われているという。

本来、列車の遅れが1分でも遅延の理由は次の運転士に伝えなければならぬ。会社はわずかな遅れでも乗務後の報告書には理由も含めて書かせている。だが、ワンマン試行を行っていること、そのせいで列車が遅れていることを隠すためなら、こんなことまで行うのがJR東の姿だ。

現れているのはワンマン化の矛盾そ

のものだ。昨年、ワンマン化を強行した南武線では10分以上の遅れが2倍以上になり、社会問題化した。またもワンマン化で遅れが多発していることが明らかになればどうなるか。会社はそれを恐れているから、「隠せ」という指導まで横行しているのだ。

絶対に認められない！

ワンマン化は社長の喜勢が宣言した「車掌1100人削減」攻撃であり、乗務手当廃止と一体でどこまでも乗務員を踏みにじる攻撃だ。いったい乗務員を何だと思っているのか！

総武緩行線を担当する習志野の乗務員区では、車掌の仲間に異動先の希望調査も進められ、会社はワンマン化を「既成事実化」しようとしている。異動を強制される中で、すでに退職してしまつた乗務員もでている。

ワンマン化は運転士にとっては激しい労働強化だ。車掌が担ってきたホームの安全確認、乗客への案内・対応、



異常時の誘導・連絡など、すべての責任と負担が押し付けられる。長編成の列車で、混雑したホームをモニター越しに確認しながらドアを開閉させ、一人で安全を守らなければならないのだ。モニターやホームドアがあれば解決する問題ではないことは、試行段階で遅れが繰り返されていることから明らかだ。

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。こんな攻撃を認めることは絶対にできない！

だが、会社の攻撃の矛盾は明らかだ。会社自身もそれが分かっているから、ワンマン運転の試行そのものを隠そうとしているのだ。

