会報
国鉄闘争全国運動
国鉄分割・民営化反対！１０４７名解雇撤回！
１４４号
2022年5月16日

国鉄分割・民営化に反対し　１０４７名解雇撤回闘争を支援する全国運動事務局
千葉市中央区要町２－８ＤＣ会館内
TEL０４３－２２２－７２０７
nationwidemovement@yahoo.co.jp

11･6労働者集会３労組アピールを広げよう

国鉄闘争全国運動 7月全国集会へ

国鉄１０４７名解雇撤回！ ＪＲ復帰！団交開催！

5･25行政訴訟･署名提出行動（東京地裁）に結集を

動労西日本 五日市駅でストを貫徹

動労福島 業務委託反対で郡工スト

動労西日本は4月19日、ＪＲ山陽本線・五日市駅での指名ストライキを決行した。

ＪＲ西日本は、3月12日のダイ改で大転換を打ち出し、「ダウンサイジング経営」を掲げ、4月11日には赤字線区の収支を初公表して、ローカル線の廃線化・地方切り捨てを宣言した。長谷川社長は「上下分離方式」にも言及している。

ダイ改前日の3月12日には800人の人員削減（雇止め解雇）を公表し、契約社員制度の廃止―雇止めが始まっている。

今回のストは「政治スト」の恫喝を粉砕して労働者の国際連帯で戦争阻止の闘いとしても貫徹された。

動労福島は4月25日、郡山工場で「人員増」「業務委託反対」でストライキを決行した。

あらためて署名運動の力強い展開を

解雇撤回の国鉄署名に幅広い世代から反応

5月25日、国鉄１０４７名解雇撤回・ＪＲ復帰・団交開催を求める第９回行政訴訟が行われます。裁判に先立ち署名提出行動も予定されています。東京地裁への大結集を訴えます。

ＪＲに採用の義務

中労委は「すでに申立期間を過ぎているからＪＲが不当労働行為をやっていたかどうかは関係ない」として除斥期間を理由に真実から逃げてきました。

中労委は、組合側の主張を「87年4月1日の不採用」だけを問題にしているかに切り縮めています。しかし組合は「ＪＲが採用する義務があるにも関わらず一貫して採用を拒否し続けていること」の責任を追及しているのです。

もともとの採用候補者名簿には、本州での不採用者全員の名前も記載されていました。しかし87年2月、ＪＲ設立委員会の指示・決定で名簿不記載基準がつくられ、組合員を採用候補者名簿から排除したのです。

基準の策定が不当労働行為だったことは15年に最高裁で確定し、この不当労働行為がなければ全員が採用されたはずなのです。不採用の責任は当然にもＪＲにあり、全員を採用する義務がＪＲにあります。

しかしＪＲは本来採用すべき組合員を採用していないのです。これは「87年4月1日」の1回限りの行為ではありません。87年4月以後にも国鉄解雇者からの採用はあったし、その後も中途採用を含めてＪＲは毎年採用を行っています。にも関わらず、組合員を一貫して採用していないのです。

「87年4月から1年以上が過ぎている」と言って門前払いにできる問題ではありません。前回裁判では裁判長も中労委に対して「1回限りとの主張について明らかにするように」と言わざるを得なかったのです。

この壁を超えれば不当労働行為の真実を明らかにすることができます。闘いは「勝利まであと一歩」の地点にいることは間違いありません。しかし、必ずしも容易な闘いではないことも事実です。

１０４７名解雇撤回は、国鉄分割・民営化以来の雇用・賃金破壊、労働組合破壊の出発点との闘いです。

署名運動が活性化

4月17日の統一署名行動は全国各地で取り組まれ（既報）、さらに各地のメーデーや憲法集会などでも署名の訴えが行われました。統一行動をきっかけに署名運動の意義と手ごたえを再確認したとの声が各地から報告されています。

メーデーに結集した多くの労働者が「まだ闘っているのか」と話しながら快く署名に応じる光景が各地で展開されました。

街頭宣伝では、面接で大変な思いをしている就活中の大学生、非正規雇用で雇止めの不安を持っている青年労働者が足を止め、多くの注目・署名が寄せられました。

職場や組合でまとまった数の署名を集めて送ってくれる人もおり、〝署名活動家〟も登場しています。15年の最高裁決定に至る10万筆署名のような雰囲気が戻ってきました。

あらためて国鉄闘争は現在の課題であり、すべての労働者の権利、労働組合再生のかかった闘いです。5月25日の裁判、7月17日の全国集会などを集約日としてさらに署名を集め、東京地裁への提出行動も行います。再度の統一行動も計画します。

今こそ国鉄１０４７名解雇撤回を！ 裁判闘争に結集し、裁判所・中労委にすべての真実を明らかにさせよう。解雇撤回・ＪＲ復帰・団交開催署名運動の強化・拡大をかちとろう。闘争勝利まで断固闘おう。

東京地裁宛て 行政訴訟署名 874筆（22年5月15日）

◉次回裁判
5月25日（水）11時～
東京地裁527号法定
10時15分集合

◉7・16討論集会
7月16日（土）13時30分
千葉市文化センター

◉国鉄闘争全国運動
7・17全国集会
7月17日（日）13時30分
千葉市民会館 大ホール

〝鉄道労働者として忘れることできない〟

事故から17年 尼崎現地集会・デモ

ＪＲ福知山線脱線事故（尼崎事故）から17年目を前に4月24日、動労千葉と国鉄闘争全国運動・関西の呼びかけで尼崎事故弾劾集会がＪＲ尼崎駅北口広場で開催された。関西を中心に約百人が参加した。

主催者あいさつを港合同・中村委員長が行い、連帯労組関西地区生コン支部の武谷書記次長が特別報告。

動労西日本の山田書記長が基調報告を行い、17年目を迎えた尼崎闘争が国鉄分割・民営化と安全無視の大合理化の帰結だと批判し、８００人の要員削減、地方ローカル線切り捨てに突き進むＪＲ西日本を怒りを込めて弾劾した。

さらに動労千葉、動労西日本、動労総連合・九州の仲間が発言。鉄道労働者として忘れることのできない日として闘いの決意を明らかにした。

動労千葉の渡辺書記長は、ＪＲ東日本のコストカット攻撃は必ず安全破壊につながること、「業務融合化」とワンマン運転拡大に対して３・11～13ストライキに立ち上がったことを報告した。

国鉄闘争全国運動の参加団体から、日教組奈良市、大阪市職の仲間、関西合同労組、八尾北医療センター労組、高槻医療福祉労組、全学連が発言。

港合同の木下執行員のまとめと行動提起の後、事故現場までのデモ行進を貫徹した。

台湾鉄道でストライキ

動労千葉が連帯メッセージ

台鉄鉄道の「会社化（＝民営化）」に反対して3つの労働組合が休日出勤拒否（事実上のストライキ）を闘った。報道によれば、運転士は10人しか出勤せず全台湾で1日18本しか動かずほぼ全線がストップした。

動労千葉は、この闘争に対して台鉄産業労働組合に連帯声明を発し、また「闘争支持」などのスローガンを掲げた連帯写真を送った（写真下）。

ただちに同組合の魏書記長から「日本の仲間たちの多大な支援に感謝します」との謝意が寄せられた。組合のフェイスブックに連帯声明と写真が掲載され、日本の労働者からの連帯に多くの反響が起きている。

リニア中央新幹線 27年開業の見通し立たず

2027年に開業予定としていた品川―名古屋間のリニア中央新幹線は建設の見通しがまったく立たない状況になっている。南アルプスの掘削は「前人未到の領域」と言われるほど困難な工事が多く、昨年10月に死亡事故も発生している。

リニア中央新幹線は、東京から大阪に至る新幹線の整備計画路線。新幹線で初となる超電導リニアを採用し、最高設計速度は時速500キロを超える。

2011年5月に整備計画が決定され、ＪＲ東海が営業・建設主体となっている。完成後は東京―名古屋間を最速40分で結ぶ計画だ。東京―大阪間の全線開通は最短で2037年の予定で、最速67分で結ぶ。

だが都市圏では土地買収も難しく、騒音対策も必要となる。トンネル工事は難工事でトラブルが続出し、現段階でも建設費の総額は9・6兆円に上る。最終的にどこまで膨らむかは予想つかない。

当初はＪＲ東海が単独で資金を調達する計画だったが、安倍政権時代に、鉄道建設・運輸施設整備支援機構がＪＲ東海に融資を可能とする法律が作られた。40年間の融資期間で最初の30年は返済を据え置き、無担保で3兆円を貸す破格の条件だ。安倍元首相と葛西敬之（現在はＪＲ東海名誉会長）との〝蜜月関係〟〝アベ友優遇〟と言われるのも当然だ。

活断層を横切る

費用問題だけでなく工事そのものの技術的問題も多い。リニア中央新幹線の建設予定地はいくつもの活断層を横切る。特に品川―名古屋間は南アルプスの真下にトンネルを掘って直線で進む。その間のトンネル区間は86％に及ぶ。トンネル工事の残土、断層、地下水の問題など工事上の問題は極めて大きい。

リニア中央新幹線の東京―名古屋間286キロのうち、東京・神奈川・愛知では延べ50キロが地下40メートルでの掘削工事となる。

2001年に「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（大深度法）が施行された。地下40メートル以下は地上の地権者との用地交渉も補償金の支払いも必要ない。対象となっている地域は首都圏・中部圏・近畿圏の人口密集地である3地域。公共性のある事業（電気やガス、水道、鉄道や道路など）では大深度地下を無償で使用できることになった。

事故・災害・環境あらゆる面で危険性

しかし地下40メートルのトンネルについての安全性の検証は誰も行ったことがない。すでに東京外郭環状道路（外環）のトンネル掘削による陥没事故が起きている。

近い将来、巨大地震が起きる可能性は否定できないが、停電時に緊急停止する仕組みはない。トンネル構造自体は比較的揺れに強いのは確かだ。しかし巨大地震の際にはトンネルを掘った地形自体が変形する。南アルプスで20キロを超えるトンネルが無事で済む保証はない。大きな損傷はあり得るとしか言いようがない。

避難の方法なし

この中を緊急停止ができない時速500キロの列車が走るのだ。停電などで超電導磁石が効力を失った場合や通信途絶で電力回生ブレーキが使用不能となり車両単独でブレーキをかけるには空力ブレーキや車輪ディスクブレーキで止めるしかなく約90秒（約6キロ）かかる。

初期の段階で実験車両が走行中に出火し全焼したこともあるが、2019年10月にもアーク放電による火災事故で3人が重軽傷を負った。リニア車両は可燃材料を極小化していると言っても想定外の理由で火災が発生することは排除できない。コイルやタイヤなど発火源はいくらでもある。

時速500キロの鉄道が地下トンネルの中で事故を起こしたときに、1000人を超える乗客と乗務員の生命はどうなるのか。事故からの避難対策はない。ＪＲ東海の「東海道新幹線は死亡事故が一度も起きていないから大丈夫」は説明にならない。

消費電力も重大だ。ＪＲ東海が公表している環境影響評価書によれば、リニア中央新幹線の消費電力は新幹線の4倍を超える。さらに電磁波や振動、騒音など問題はたくさんある。微気圧波といって、列車が高速でトンネルに進入する時に空気が圧縮され反対側の出口から圧力波が放射される現象もある。

乗客も増えない

トンネル内を時速500キロで走る列車に爆発物や凶器が持ち込まれた場合の対処として航空機並みの乗客のボディチェックと手荷物検査が実施されることが予想され、地中深いホームまでの移動時間や検査時間などを考慮すると時間短縮効果はあまりないとも指摘されている。

そもそも乗客が増える見通しがない。ＪＲ東海の乗客数の試算は明らかに過大だ。人口減少も進み、東海道新幹線とリニア新幹線の両者で乗客が分散するだけなのでＪＲ東海の乗客数・売り上げはさほど増えない。さらにコロナ以後の〈移動からリモートへの変化〉で需要が大きく回復する見込みはない。

計画については住民や地元自治体など反対も大きい。認可取消訴訟や工事差止訴訟も行われてきた。地元自治体では、特に静岡県知事が「南アルプスのトンネル工事は水資源や自然環境への深刻な影響を与える恐れがある」として、大井川の流量減少について全量を大井川に戻すことを要求し、工事が進まない状況となっている。静岡県を走るルートはわずか11キロだが、この部分の工事が終わらなければリニアは開通しない。

葛西・安倍の破綻

品川―名古屋間の工事費はすでに1・5兆円も増えて7兆400億円になっている。静岡工区が未着工のため開業延期は不可避となったことを受け、ＪＲ東海の金子社長は「計画通り進められていないことに責任を感じる」と述べざるを得ない状況なのだ。

安倍と葛西の共同プロジェクトと呼ばれたリニア中央新幹線はもはや開業自体が疑問視される状況だ。成長戦略として国策に位置づけられたリニア・新幹線の海外輸出も頓挫した。それどころかＪＲ東海の倒産という最悪のシナリオまで公然とささやかれる状況なのだ。