

東京地裁宛て
行政訴訟署名
1万1447筆 (23年3月16日)

いてJR東日本はバス転換を視野に周辺自治体に打診する方針を固

井手・深澤を法廷に

国鉄改革の真実を暴け

署名を集め4・14東京地裁へ

国鉄1047名解雇撤回・JR復帰を求める行政訴訟は、昨年12月23日で12回目を数えました。今回の裁判は4月14日(要項掲)です。

裁判は証人調べが焦点となっています。原告である組合側は、国鉄改革3人組の生き残りである井手(元JR西日本会長)、JR東日本の現社長の深澤、JR北海道設立委員であった横路・元北海道知事と、被解雇者である組合員4人を証人申請しました。

不採用基準を作る際に謀議したことを自ら座談会で語っています。国家的不当労働行為の歴史的真実を明らかにする上で必要不可欠な証人です。

いま現在、JR東日本の社長なのです。裁判長は、組合側の証人だけを認めて裁判を終了しようとした。「時効論」を粉砕して、結審策動はうち破りましたが、核心的な証人調べは回避しようとしたのです。弁護士はこれに強く抗議し、「保留、次回以降に判断する」というところまで

押し返しました。国鉄分割・民営化を主導した張本人らを法廷に引き出し、真実を語らせ、解雇撤回の決定的な裁判断を求めます。

1047名解雇撤回行政訴訟日程
4月14日(金) 13時30分(16時終了予定)
東京地裁527号法廷
※署名は4月10日までに集約・郵送等をお願いします。

久留里廃線許すな
ウクライナ戦争が開戦1年を超え、世界が大軍拡と戦争準備に走っています。戦争とインフレに立ち向かって世界中で労組結成とストライキが闘われています。労働者の国際連帯で戦争を止める力を持った階級的労働運動の形成が必要です。

JR東は昨年8月に打ち出した「鉄道4千人削減」「非鉄道部門へ再配置」は、融合化と一体で現場労働者に配転や転籍を強制し、使い捨てる攻撃です。久留里線の廃線化攻撃に対しては地域運動が始まり、署名運動も呼びかけられています。動労千葉は2月定期委員会で23春闘方針「3月ダイヤ改阻止の闘争体制を確立しました。」

大津地裁は3月2日、関西地区生コン支部の湯川裕司委員長に対して実刑4年の反動判決を強行した。当たり前の労働運動を「犯罪」「刑事事件」と描き出し、検察の主張をそのまま引写しした認定だ。

判決は、建設現場などでの違法行為の摘発、是正を求める関西支部のコンプライアンス活動を「威力業務妨害」と言いなした。法律違反者が罰せられず、指摘した労組の側が罪に問われている。

またタイヨー生コンが新会館建設のため、執行猶予3年を破棄、逆転無罪を勝ち取った。他の2人の組合員も逆転無罪だ。

高裁判決は、「和歌山県広域生コンクリート協同組合側が、関生支部組合員に対し元暴力団員らを使って圧力をかけたのがトラブルの発端だと指摘。これに対抗する形となった武谷被告らの行為は「暴力を伴わず、労働組合が団結権を守るための正当行為に当たる」と判断し、違法性が阻却と結論付けた。

3月ダイヤ改阻止、大軍拡の岸田政権打倒
動労千葉 定期委で春闘スト体制

動労千葉は2月19日に定期委員会を開催し、23春闘勝利、3月ダイヤ改阻止融合化攻撃粉碎、外注化・非正規職撤廃、ローカル線切り捨て攻撃反対、戦争と改組組合員が提起された。70歳までの雇用を求めて闘いが継続していること、「変革2027」をめぐる攻防や、日本の戦争国家化へ向けた攻撃が激しく進んでおり、この時代に動労千葉が果たさなければいけない課題が残されているからだ。

本格的な組織拡大への挑戦をやりとげるためにも動労千葉が作りあげてきた団結、人間関係を残していきたいという立場から9月大会に向けて「70歳まで原則組合員」という組織体制を



またタイヨー生コンが新会館建設のため、執行猶予3年を破棄、逆転無罪を勝ち取った。他の2人の組合員も逆転無罪だ。

高裁判決は、「和歌山県広域生コンクリート協同組合側が、関生支部組合員に対し元暴力団員らを使って圧力をかけたのがトラブルの発端だと指摘。これに対抗する形となった武谷被告らの行為は「暴力を伴わず、労働組合が団結権を守るための正当行為に当たる」と判断し、違法性が阻却と結論付けた。

またタイヨー生コンが新会館建設のため、執行猶予3年を破棄、逆転無罪を勝ち取った。他の2人の組合員も逆転無罪だ。



本格的な組織拡大への挑戦をやりとげるためにも動労千葉が作りあげてきた団結、人間関係を残していきたいという立場から9月大会に向けて「70歳まで原則組合員」という組織体制を

本格的な組織拡大への挑戦をやりとげるためにも動労千葉が作りあげてきた団結、人間関係を残していきたいという立場から9月大会に向けて「70歳まで原則組合員」という組織体制を

「戦争反対を貫く闘う労働組合を」

動労総連合・九州などが国鉄集会

国鉄九州動力車労組と福岡県労組交流センターが呼びかける2・19国鉄集会が2月19日、福岡市内のももちパレスで開催されました。



福岡県労組交流センターの柴田博代表は主催者として三里塚芝山連合空港反対同盟・市東孝雄さんの農地強奪を弾劾し、「今こそ戦争を止める労働組合を」と訴えました。解雇撤回を闘う虹ヶ丘学園労働組合の野下英二委員長が連帯あいさつ。

動労九州の羽廣憲委員長が「国鉄分割・民営化反対を貫き譲れないものを掴んだ。一つは戦争絶対反対。たとえ国策でも従えないものには頑固に反対し続ける。本当に困難な道で、運動内部からも闘いの困難から逃亡する部分が出てくる時代。この激しさが戦時下の情勢」

全国運動 札幌市内で2・19国鉄集会

廃線化と軍事利用に反対の闘いを

国鉄闘争全国運動・北海道の主催で2月19日、札幌市内で国鉄集会が開催されました。司会者が今年の11月労働者集



会に向けた3労組の共同アピールを読み上げ、北海道からの大結集を訴えました。国鉄闘争全国運動呼びかけ人である浅川雅巳・札幌学院大学教授が廃線と同時に進行している鉄道の軍事利用を弾劾し、3労組を軸に戦争阻止を、と訴えました。

関西生コン支部を支援する北海道の会の木田博典代表が連帯のあいさつで「1047名裁判闘争を応援する」と発言しました。国鉄闘争全国運動事務局が「資本主義にノーと言え労働運動とは」の問題意識で動労千葉の民営化・外注化阻止闘争の

世界中で重大な衝突・脱線事故が続発

世界中で重大な列車事故が相次いでいる。

ギリシャ最悪の事故

ギリシャ中部の都市ラリサ近郊で2月28日に起きた列車同士

の衝突事故は57人の死亡が確認された。事故現場は首都アテネから北に約380キロ。乗客・乗員計352人を乗せてアテネからギリシャ第二の都市テッサロニキに向かっていた旅客列車と貨物列車が正面衝突。旅客列車には多数の大学生が乗り、ギリシャで過去最悪の鉄道事故となった。

現場付近のカメラ映像には、

走行中の列車が爆発を起し、閃光が広がる様子が映る。火災時の車内温度は1300度を超え、死者の身元確認が難航している。

事故当時、ラリサ駅で旅客列車は約20分遅延し、駅長は、旅客列車に貨物列車と同じ線路を進むように指示したと言われている。政府は事故原因は「人為的ミス」と主張し、警察はラリサ駅で信号の責任者であった59歳の男性駅長を過失致死などの疑いで逮捕した。

だが運転士らの所属する労働組合によれば、両都市間の自動信号システムは何年も稼働しておらず、自動列車停止装置(ATS)も作動していなかった。列車の運行管理を駅員が手動でわずか3か月の研修で40日前に着任したばかりだった。



08年のリーマンショックでデフォルト(債務不履行)の危機に陥ったギリシャ政府に対して、EUや国際通貨基金(IMF)、欧州中央銀行(ECB)は国有企業の民営化を強く迫り、電話・国営銀行・郵便・港湾事業や上下水道、造船事業などの民営化が進められた。

民営化と規制緩和、人員削減-安全軽視が背景に

ギリシャ政府が採用した民営化スキームは、事業体の運営を担う特定目的会社(SPV)や、運営権の委託(コンセッション)や事業権の譲渡で、空港・港湾・道路・鉄道・ガスなどの国有企業が民営化された。鉄道も民営化や予算削減の圧力にさらされた。10年頃までは信号の近代化が進められていたが、それもストップした。列車衝突事故は、民営化と長年の安全軽視が背景なのだ。

鉄道労組は「歴代政権の鉄道軽視が招いた悲劇だ」として逮捕された駅長の釈放などを求めてストライキを決行。アテネで1万人規模の抗議デモが行われ、鉄道会社の本社前で「会社にも今の政府にも前の政府にも怒っている」と声が上がった。化学物質貨車が脱線

米中西部オハイオ州で2月3日に化学物質を積んだ貨物列車が脱線する事故が発生した。脱線した50両のうち11両に塩化ビニールなど大量の化学物質が積まれていた。鉄道会社は爆発を避けるためにガスを大気中に放出。周辺住民が避難することになり、オハイオ州で大量の死んだ魚が確認された。

脱線事故の背景には規制緩和が指摘される。ニューズウィーク誌は、トランプ政権時代に可燃性の高い物質を運ぶ貨物列車に特殊ブレーキを取り付ける義務が撤廃されたこと指摘。脱線した列車には同ブレーキは搭載されず、事故を深刻化させた。

事故を起こしたノーフォークサザン鉄道社は北米最大級の貨物鉄道会社で、近年著しく収益性を高め営業利益を出している。他方、事故率は4年連続増加。ウォール街の投資家に「コストを抑えることで利益率を高めることができ」と宣伝してきた。

この間の規制緩和を背景に、鉄道会社は競って労働者の数を削減してきた。同鉄道は約20年で従業員を3分の1にまで削減し、鉄道産業に従事する労働者

は6年で3分の2に減った。米国の鉄道会社は、より長くより重い編成の貨物列車を、より少人数で運行している。

米国では昨年、12の鉄道労組がストライキを構えたが、これが安全を犠牲にして利益を追求する米国の貨物鉄道システムに対する抗議だった。人員削減と過重労働、スケジュール管理の欠如。鉄道労働者は病欠もできず予測不可能なスケジュールで過重労働となっていた。

しかし、バイデン政権によってストは圧殺され、安全問題は未解決のままなのである。

カメラ映像によれば、脱線事故現場の約20(32)手前で車両から炎と火花を散らす様子が写し出されている。故障センサの警告で緊急ブレーキをかけたことが脱線につながった。しかし警告ランプを無視するよう乗務員に指示することを許可していたことも発覚した。

運転士だけではなく車掌や検修、保線の労働者も削減され、レールや車両の故障を発見するのが困難になっている。

脱線した貨物列車は141台の車両が連結し、全長は約2(3.2)キロ。重量は約1万8千トナ。人員も少なく作業時間も足りないため列車の重量バランスが不均一であった可能性も指摘されている。

3月4日、同じくオハイオ州で212両編成列車の20両が脱線して送電線を破壊、1500軒以上の家屋が停電した。

あわや正面衝突も JR東日本でも3月2日、JR川越線の指扇駅と南古谷駅間の単線区間に上下の電車が進入

し、約600メートルまで接近して停止する重大な事態が生じた。両駅間の距離は約4.7キロあり、双方の列車が「青」を確認して進入した。

川越線は、首都圏屈指の混雑路線である埼京線の直通運転が乗り入れ、通勤列車が1日中走っている。通常、川越線は単線のため列車交換ができる駅で行き違っている。ところが今回は、両駅から列車が向かい合っ

て出発した。両駅間には電車10両編成37本が所属する川越車両センターがある。埼京線の車両が単線区間の本線から枝分かれしたところ

に存在し、回送頻度も高いので川越車両センターへの入列車両が指扇駅を出発する場合に限り南古谷駅から指扇方面に列車を走行できるようにしていた。

川越線は、埼京線の開業前は非電化で気動車が走っていた。赤羽〜大宮間に通勤新線である埼京線が建設されたが、車両基地の適切な用地がなく、単線の川越線への直通運転で川越車両センターをつくった。民営化後

に車両センターまで複線化することも検討されたようだが、結局放置された。

単線区間である両駅間には川越車両センターへの分岐箇所があり、その前後に信号機がある。一方が車両センターへ向かうのであれば両駅から電車を出発させても進路は競合しない。ところが実際には車両センターではなく本線を下ったため正面衝突の可能性が生じた。

詳細な原因は今後の調査を待たなければ分からないが、きわめて緊張する事態で正面衝突の危険があった。