

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！

155号
2023年4月15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
Tel 043-222-7207
nationwidemovement@yahoo.co.jp

東京地裁宛て
行政訴訟署名
1万1662筆(23年4月15日)

当時、葛西の指示で動いた深澤社長の証人尋問は絶対必要

6・18全国集会の成功を

解雇撤回行政訴訟 東京地裁は井手・深澤に証言させろ



動労総連合・田中委員長
中村さん、小玉さん証言

「真実を明らかにすべき」

東京地裁で4月14日、国鉄1047名解雇撤回・JR復帰・団交開催を求める行政訴訟の第13回裁判が行われた。

今回の裁判は組合側証人の尋問で、動労総連合の田中委員長、動労千葉の中村仁副委員長、1047協議会の小玉忠憲さんが証言に立った。

50人近くが集まり、傍聴できない人も、東京地裁前でシユプレヒコールを上げ、裁判に臨んだ(写真)。

動労千葉が3月ダイ改ストライキ

業務融合・首都圏本部化に職場から反撃

動労千葉は3月18日、3月19日、3月20日、3月21日、3月22日、3月23日、3月24日、3月25日、3月26日、3月27日、3月28日、3月29日、3月30日、3月31日、4月1日、4月2日、4月3日、4月4日、4月5日、4月6日、4月7日、4月8日、4月9日、4月10日、4月11日、4月12日、4月13日、4月14日、4月15日、4月16日、4月17日、4月18日、4月19日、4月20日、4月21日、4月22日、4月23日、4月24日、4月25日、4月26日、4月27日、4月28日、4月29日、4月30日、5月1日、5月2日、5月3日、5月4日、5月5日、5月6日、5月7日、5月8日、5月9日、5月10日、5月11日、5月12日、5月13日、5月14日、5月15日、5月16日、5月17日、5月18日、5月19日、5月20日、5月21日、5月22日、5月23日、5月24日、5月25日、5月26日、5月27日、5月28日、5月29日、5月30日、5月31日、6月1日、6月2日、6月3日、6月4日、6月5日、6月6日、6月7日、6月8日、6月9日、6月10日、6月11日、6月12日、6月13日、6月14日、6月15日、6月16日、6月17日、6月18日、6月19日、6月20日、6月21日、6月22日、6月23日、6月24日、6月25日、6月26日、6月27日、6月28日、6月29日、6月30日、7月1日、7月2日、7月3日、7月4日、7月5日、7月6日、7月7日、7月8日、7月9日、7月10日、7月11日、7月12日、7月13日、7月14日、7月15日、7月16日、7月17日、7月18日、7月19日、7月20日、7月21日、7月22日、7月23日、7月24日、7月25日、7月26日、7月27日、7月28日、7月29日、7月30日、7月31日、8月1日、8月2日、8月3日、8月4日、8月5日、8月6日、8月7日、8月8日、8月9日、8月10日、8月11日、8月12日、8月13日、8月14日、8月15日、8月16日、8月17日、8月18日、8月19日、8月20日、8月21日、8月22日、8月23日、8月24日、8月25日、8月26日、8月27日、8月28日、8月29日、8月30日、8月31日、9月1日、9月2日、9月3日、9月4日、9月5日、9月6日、9月7日、9月8日、9月9日、9月10日、9月11日、9月12日、9月13日、9月14日、9月15日、9月16日、9月17日、9月18日、9月19日、9月20日、9月21日、9月22日、9月23日、9月24日、9月25日、9月26日、9月27日、9月28日、9月29日、9月30日、10月1日、10月2日、10月3日、10月4日、10月5日、10月6日、10月7日、10月8日、10月9日、10月10日、10月11日、10月12日、10月13日、10月14日、10月15日、10月16日、10月17日、10月18日、10月19日、10月20日、10月21日、10月22日、10月23日、10月24日、10月25日、10月26日、10月27日、10月28日、10月29日、10月30日、10月31日、11月1日、11月2日、11月3日、11月4日、11月5日、11月6日、11月7日、11月8日、11月9日、11月10日、11月11日、11月12日、11月13日、11月14日、11月15日、11月16日、11月17日、11月18日、11月19日、11月20日、11月21日、11月22日、11月23日、11月24日、11月25日、11月26日、11月27日、11月28日、11月29日、11月30日、12月1日、12月2日、12月3日、12月4日、12月5日、12月6日、12月7日、12月8日、12月9日、12月10日、12月11日、12月12日、12月13日、12月14日、12月15日、12月16日、12月17日、12月18日、12月19日、12月20日、12月21日、12月22日、12月23日、12月24日、12月25日、12月26日、12月27日、12月28日、12月29日、12月30日、12月31日

業務融合化撤回、首都圏本部化、組織再編攻撃粉碎、反合・運転保安確立、70歳まで働ける労働条件確立、23春闘勝利を掲げ、運転、車両検修部門におけるストライキに立った。

3月ダイ改と業務融合化攻撃は鉄道のあり方を覆す歴史的攻撃だ。業務融合・統括センター化は広範なエリアを「一職場」とし、駅業務も運転士・車掌も勤務指定一つで会社の自由というものだ。労働者の権利は働く場所や職種と切り離せない。権利の根本を解体する攻撃だ。

千葉支社は全駅に統括センター化を拡大し、乗務員の行路に「その他時間」を組み込むようとしている。業務融合化攻撃の

全面的な拡大だ。車両センターでは幕張・津田沼車両センターで構内業務の要員削減が強行された。入出区や出区点検業務についてCTSが行っていた業務の一部をJR本体の乗務員にやらせるものだ。これは外注化の破たんを表れだ。乗務員の労働強化の意味でも、CTSプロパーを雇って、業務をなくす意味でも許すことは出来ない。ただちに外注化を撤回して、業務も出向者もすべてJRに戻し、CTSプロパー社員はJRで雇え!

井手・深澤を法廷に呼んで真実を明らかにすべきだと訴えた。裁判後の総括集会で田中委員長は「2010年の政治和解後、国鉄闘争全国運動を結成し、全国の人びとの努力でつかみ取った真実だ。これを武器に責任を取らせるこそを思いを語った。中村さん、小玉さんはそれをの闘いの歴史を語り、中村さんは「大変だったけど動労千葉はみんなで一緒に闘ってきた。分割・民営化から始まった新自由主義を変えることができる情勢が来た」と訴えた。小玉さんは国労組合員として4党合意や

2010年政治和解など国労本部の屈服に反対して闘ってきた歴史を語った。組合側証言によって葛西や井手の関与が明らかになった以上、それを公言している井手や、

国鉄闘争全国運動6・18全国集会

6月18日(日) 13時30分(開場13時)

江戸川区総合文化センター 大ホール

(東京都江戸川区中央4-14-1)

＊関連企画6・17討論集会

6月17日(土) 13時30分(開場13時)

千葉市文化センターセミナー室

(千葉市中央区中央2-5-1千葉中央ツインビル2号館)

の団結した闘いの力で語り、階級的労働運動の再生に向けた闘いを提起。また組織拡大に向けて「会社への最大の反撃は動労千葉の組織拡大だ。職場の意識も間違いなく動いている。ストを貫徹し、組織拡大実現へ闘おう」と訴えた。渡辺剛史書記長は業務融合化、外注化の撤回、65歳以降の雇用延長に向けた闘いを訴え、「今だけ、金だけ、自分だけ」という考えを捨てるのが大事だ。ここで闘わなければ会社は攻撃をさらに強めてくる。闘わずに許していたらどうなるのかを若い人たちに訴えていくストだ」「ダイ改・春闘の闘いを6、7月の組織大再編攻撃を見据えた第1波闘争として構えて闘う」と闘いの意義を提起した。

動労西日本が福知山駅などでスト 統括本部・芸備線廃線などに反撃の闘い

動労西日本は3月17日、「23春闘勝利、3月ダイヤ改定による合理化・人員削減阻止」を掲げ原田隆司委員長が福知山駅



(京都府)で時限ストに入った。原田新委員長体制となって初のストライキだ。制服姿の原田委員長は「自分や職場の仲間の家族、軍服を着た労働者である自衛隊員、敵国とされる国の労働者の誰もが戦争で殺されてはならない」と訴え、大幅賃上げだけでなく赤字ローカル線廃止一みどりの窓口削減阻止、戦争と鉄道軍事輸送に絶対反対の決意を訴えた。

「実質賃下げの低額回答許せない」 CTS本社に動労千葉が怒りの抗議行動

動労千葉は4月6日、春闘第2波の闘いとして千葉鉄道サービス(CTS)本社抗議行動を行った。CTSは前日5日、今年度の新賃金について回答。社員は、定期昇給4号俸、ベースアップ分として2号俸を加算した。しかしペーパー額は1等級の社員で2号俸1800円、4等級で1100円の超低額回答。契約・パート社員はゼロ回答だ。



CTSの22年度決算(概要)は営業利益が約4300万円(前年比121%)と昨年に続いて大幅な増益見込みにもかかわらず、ペーパーは千円前後。物価上昇を考えれば、認められるものではない。

話になった事故など相次ぐ運転中止だ。この間の統括本部への再編による人員削減が根本原因だ。ベテラン労働者を現場から引き離した結果の事故だ。

3月ダイヤ改定の統括本部体制一広域配転攻撃によって、山口エリアではワンマン化で車掌が全廃され、広島への異動を進められている。

さらにJR西日本は、芸備線・山陰本線、舞鶴線など地方ローカル線の廃止攻撃を激化させている。

原田委員長と共に全日ストに入った岡崎昭夫副委員長がスト宣言を読み上げた。さらに京都府職労舞鶴支部や改憲・戦争阻止!大行進京滋、豊岡と奈良の自治体労働者、八尾北医療センター労働者、婦人民主クラブ全国協、全学連、広島労組交流センターがアピールした。

「実質大幅賃下げと同じ」 とCTSの回答を弾劾。「会社

の体力がないなどと言いつつ上級管理者だけは好き放題に65歳以降も雇用延長。約800人のCTSに100人も管理者が必要なのか。ほとんどはJRからの天下りだ。現場を食い物にするCTSの腐りきったあり方を打ち破る闘いを」と職場からの闘いを呼びかけた。

書籍「三江線の過去・現在・未来 紹介」

JR西日本は2018年4月、三江線(島根県・江津駅、広島県・三次駅)を廃線にした。三江線の営業距離は108.1キ。国鉄分割・民営化後、本州におけるJRの廃線路線としては最長距離だ。

本書は、「三江線の歴史を振り返るとともに、三江線廃線問題の経緯を記録しこの教訓を明らかにすることで、今後の沿線地域の将来および地域公共交通のあり方を展望すること(はしがき)」を目的に刊行された。島根大学の関耕平教授ら8人の執筆による。

「三江線の歴史」「三江線の現在」「三江線の未来」の3部構成となっている。

江の川と三江線

第1部は江の川流域と三江線の歴史が書かれている。

三江線は、広島県に水源を持つ全長19.4kmの中国地方最長の河川である「江の川」によって形成された急峻な渓谷沿いを走る。中国山地の造山活動を江の川の侵食力が回り、広島県が水源にもかかわらず中国地方を横断して日本海側に注ぐのが際立った地理的特徴だ。



このため日本海沿岸地域と瀬戸内地域を結ぶ水運ルートの舞台として流域の歴史は展開した。山陰地方から中国山地一体に鉄道を広げたのは三次盆地の商人や鍛冶屋だった。

中世には出雲国と安芸国の境界となり、また石見銀山とも隣接していることから戦国大名の尼子氏と毛利氏の激しい攻防の舞台となった。また江戸から明治期にかけては、江の川流域は「たたら製鉄」が盛んに行われた(映画『もののけ姫』の「たたら場」も島根県がモデル)。

豊富な砂鉄と森林資源に加え、江の川の水運が製鉄を支えた。

歴史的に形成された江の川水運の機能を鉄道という形で継承したのが三江線だ。江の川の流に沿って三次から日本海側の石見地域の江津までをつなぐ路線。明治中期から鉄道敷設の運動が始まった。当初は、朝鮮半島との貿易港だった浜田と軍都広島を鉄道で結ぶことが軍事的・経済的に重要と考えられた。

しかし、山陽側において重点的に鉄道・港湾整備、殖産興業などの公共投資が行われ、山陰地方側の開発は遅れた。その後、地域の人口流出などの解決を企図して三江線敷設運動が展開された。しかし、難工事と戦争による中断などで敷設工事は遅々として進まず、全線開通は

地域の持続可能性と ローカル線の役割

戦後に持ち越された。

1958年に三江線全通促進県民大会(1500人)が開催され、60年ようやく工事が再開された。しかし産業構造の転換などを背景に63年サンパチ豪雪も引き金となり都市部への人口流出が加速。こうして全線開通は1975年、他路線と比べて大きく立ち遅れた。

廃線化の経緯

第2部は「廃線問題にどう向き合うのか」と題して三江線廃線の経緯と検討・検証すべき点が記されている。廃線化の伏線・兆候は早く、豪雨による土砂崩れなどの災害が中国地方で多発し、JR西日本は06年、13年の災害復旧の際に廃線の検討を本格化した。

JR西日本の主導で「三江線沿線のあり方勉強会」が幾度も開催された。しかし結果的に協議会が廃線を前提とした手続きだったと地元の住民は憤る。観光キャンペーンなどの取り組みも廃線の判断材料にされた(地元の自治体職員)。

2015年10月に地元紙が廃線検討を一面で大きく報じた。地元自治体の議会で存続決議などが次々と上がるが、JR西日本は一方的にバス転換案などの住民説明会を開催した。その後、

第3セクター方式や上下分離などの存続策の協議の場も設けられたが、JR西日本が鉄道運営に一切関与しないことを前提とした議論であり、周辺自治体は財政負担に対応できず、いずれの案も退けられた。次第にバス転換が既定路線からの列車は廃線前はずか1日5本に。朝5時53分発の次が12時34分、しかも江津駅を出発した直後に特急が到着するなど「同一の鉄道会社か」と目を疑うダイヤだった。

は鉄道を維持しない。維持しないのであれば、沿線の自治体や住民の自腹でどうぞ」という構図になった。まずは短期決戦を決着する闘いや迫力、論理や宣伝が必要だ。

利用者減少の背景として住民から「使いたくても使えなかった」の声も指摘されている。例えば山陰本線と接続する江津駅発の列車は廃線前はずか1日5本に。朝5時53分発の次が12時34分、しかも江津駅を出発した直後に特急が到着するなど「同一の鉄道会社か」と目を疑うダイヤだった。

「朝は通学に利用するが、帰りは時間が合わないため駅まで迎え」「通院の帰りがタクシーで医療費の数倍かかる」などの利用実態や地域ニーズについて十分に検討や対応ができなかったと指摘する。

またJR日本は、活性化協議会の成果が乏しいことを廃線の理由として強調した。「利用者が少ないから廃止」という論理は、バス転換も同じ論理に陥る。赤字路線であるといった収支については一切触れられていないことに注意が必要だ。しかし、赤字が理由ではないと言いつつ、赤字が理由ではないと言いつつ、

「鉄道維持のコストの問題」の論調が強調されていく。住民説明会でJR西が最初に示したのが「輸送密度の推移」で、人口減少を上回るペースで利用者数が減少したことを強調した。

短期決着の打破を
本書は、今後の検討・検証が求められる論点を次のように指摘している。
何よりも三江線廃止の意思決定のプロセスがきわめて短期間で住民や自治体が関与できなかったことだ。わずか1年足らずで廃止ありきで議論が進んだ。「いかなる形態でもJR西

津駅まで約1200mの移動に6本のバスを乗り継ぎ、13時間が掛かる。代替バスは年2億円の赤字で周辺自治体が穴埋めしているのが現状だ。
第3部では、可部線の廃線などを取り上げる。問題意識がいろいろ喚起された本だった。(今井出版/2017年3月31日発行/定価1111円十税)