

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！

156号
2023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2-8 DCC会館内
Tel 043-222-7207
nationwidemovement@yahoo.co.jp

東京地裁宛て
行政訴訟署名
1万1840筆 (23年5月16日)

裁判闘争は最終盤の攻防に入っています。国鉄分割・民営化の隠された真実は目の前にあります。闘いは勝利まで後一歩です。この決定的局面を、国鉄闘争に心を寄せてきた全国の人びとに伝えなければなりません。分割・民営化に決着をつける闘いは、日本の労働者にとって過去・現在・未来を左右する問題です。「井手・深澤を証人として法廷へ」の一大運動が必要で、連合中央メーデーなど各地のメーデーで署名の訴えがなされ、あらためて手応えを感じています。国鉄闘争は過去の話でも、終わった闘いでもありません。今こそ労働運動の再生をかけて、「国鉄1047名解雇撤回勝利」の旗を高く掲げて6・18全国集会に結集することを訴えます。

甦れ労働組合！ 民営化の破綻-労組破壊に立ち向かおう！

国鉄闘争全国運動 6・18全国集会

国鉄1047名解雇撤回！ 井手・深澤を法廷に



江戸川区総合文化センターに大結集を

国鉄闘争全国運動は6月18日に江戸川区総合文化センターで全国集会を開催します。

「国鉄闘争の火を消すな」の思いで2010年4月に運動を立ち上げて14年目に入っていますが、国鉄1047名解雇撤回闘争は東京地裁における行政訴訟を舞台に重大な局面に入っています。

私たちはこの1年、時効論によって門前払いさせようとする中央労働委員会の反動的対応をうち破って、原告(組合)側証人調べを行わせるところまで裁判所を追い詰めました。

4月14日に行われた第13回裁判では、田中康宏・動労総連合委員長、解雇当該の中村仁さん

前日17日には関連企画として労働運動再生に向け討論集会

(動労千葉争議団)、小玉忠憲さん、動労総連合1047協議会メンバーの証言を行いました。

①原告らは1987年2月冒頭までは採用候補者名簿に登録されていたが、改革労協(後のJR総連)の不当な介入で急きよ作られた「不採用基準」によって削られた、②それを指示したのがJR設立委員会の齋藤英四郎委員長だった、③したがって解雇の法的責任は明確にJRにある、④不採用基準は最高裁(2015年6月)で不当労働行為意思に基づいて作られたものであることが確定した、⑤この過程に首謀者として関与したのが井手であり、名簿から名前を削除する具体的作業を

行ったのが深澤社長、⑥だから井手・深澤の証人調べが絶対必要――

尼崎事故18年弾劾！ 現地闘争

「第2の尼崎事故を起こさせるな」

4月25日、国鉄闘争全国運動・関西の主催でJR福知山線・尼崎事故から18年目の当日夜に事故弾劾総決起集会を80人で開催しました。

冒頭、主催者である全国運動・関西代表の中村吉政港合同委員長があいさつに立ちました。

「JRに人が足りない。駅のホームに駅員がいない。鉄道は民営化すべきものではない。沖繩に行ってきた。米軍機、自衛隊機が頻りに編隊を組んで飛ん

「国鉄改革の真実」及びその具体的な事実を証言できるのは、謀議が行われた現場にいた井手と、直接に名簿からの排除を担った深澤たちです。「自分の手で排除を行った人間がその事実をすつと隠してきた。『時効』でなかったこととして良いわけがない。真実は目の前にある。井手・深澤を法廷に呼んで真実を明らかに！――組合側は裁判でこう訴えました。

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
(千葉市中央区中央2-5-1 千葉中央ツインビル2号館)

でいく。南西諸島の現状は、いつ戦争が起きるかわからない」と述べました。

続いて高槻市議選を闘った高槻医療福祉労働組合の村山ゆうこ委員長が選挙戦を報告。

「落選はしたが、労組、地域の団結を深めた。生活破壊の最大の問題は戦争。戦争を止める労働組合、戦争を止める地域運動をつくっていきなさい」と宣言しました。

とった全日本建設運輸連帯労働組合関西地区生コン支部の武谷新吾書記次長が「無罪判決は皆さんの支援によって得られたもの。この判決を活用して産別運動の復権をめざしたい。現場で決着をつける。闘う組合のストライキで戦争をとめましよう」とアジリました。

動労総連合を代表して川崎昌浩書記長が、4月23日の動労総連合大会を報告し、JR大再編攻撃や1047名解雇撤回を闘い抜き、国鉄分割・民営化の最後の決着をつけて階級的労働運動を歴史の最前線に登場させること、11月労働者集会の1万人

結果、戦争絶対反対を掲げ大軍拡と中国侵略戦争に突き進む岸田政権の打倒を訴えました。

次に原田隆司・動労西日本委員長が基調報告。

「尼崎事故から18年目、現場では毎日点呼の時に安全憲章の唱和がされて労働者に「責任の自覚」が押し付けられている。尼崎事故では歴代の社長はいまだに責任を認めていない。私たちはストライキで闘う仲間の力を得て問題を解決していかねばならない」として3月のストライキや、3月10日の三次集会所の取り組みなどを報告しました。

さらに、廃線化攻撃の一方で防衛省が軍事輸送のために路線を維持すべきと主張していることを指摘し、「どこかで、盧溝橋」が起れば戦争が始まってしまふ。G7はウクライナ戦争を世界戦争に拡大させる。世界の労働者とともに戦争を止めよう」と訴えた。

広島労組交流センターが、「厳戒態勢を打ち破ってG7サミット粉砕のデモにエアービル、港合同の木下浩平執行委員が行動提起を行い、デモに出ました。あいにくの雨でしたが、事故現場までのデモを貫徹しました。

(動労西日本執行委員・遠坂)

動労総連合が定期大会を開催

戦争情勢・JR大再編と闘い組織拡大へ

動労総連合は4月23日、千葉市内で第37回定期全国大会を開催した。戦争情勢と真正面から闘い、JR大再編攻撃にストライキで対決し、組織拡大に向けて全組合員が総決起する闘いの方針を確立した。

冒頭、あいさつに立った田中執行委員長は「動労水戸の脱退



こそチャンスだ。世界では労働者がストライキとデモで闘っている。動労千葉のストでの実感、社会全体がストライキを支持している空気がある。可能性は開かれていく。新自由主義の破綻が戦争に行き着こうとしている。労働組合の力が試される時代だ。力をひとつに束ね、職場から闘いを作り、組織拡大を実現しよう。11月集会へ全力で闘おう」と力強く訴えた。

執行部から経過報告や22年度運動方針案などが提起され、質疑応答が行われた。

(表面からの続き)

のが関西生コン支部弾圧との闘いです。湯川委員長に対して4年の実刑判決が出されましたが、3月6日の大阪高裁判決和歌山事件)では、元暴力団員を差し向けたことは団結権の侵害であり、関西生コン支部は産業別労組として憲法28条や労組法が適用されるとの判決を出させました。4月13日の反転攻勢総決起集は感動的な集会となりました。

労組弾圧との闘いはけっして

【質疑応答の主な意見】

◇動労総連合・水戸を結成し、動労総連合に加盟した。これからはわれわれがやりたい労働運動を行いたい(水戸)

◇昨年10月に続き3月4日に2回目の芸備線廃線反対闘争を闘った。5月のG7サミットは「ヒロシマの占拠」であり粉砕へ闘う(西日本)

◇構内1日勤削減で乱れると作業が回らず休憩時間の変更になる。コスト削減→要員削減に反対し、職場代表選挙を闘う(千葉)

◇書記長の解雇撤回に向けて闘う。会社が雇用延長を拒否する不当な対応を行っている。勝てる展望はある(神奈川)

◇融合化に反対し戦争情勢と闘うことが重要。長岡統括センターは千葉より総延長が長くなっている。運転士は、ワンマンは疲れるから乗務したくないと言っている。米坂線の廃線化を許さず闘う(新潟)

◇新幹線作業所では、作業手順がバラバラで、会社に要求を出しており、声を上げることが増えてきた(福島)

ローカル線廃線・再編の改定法が成立

2月10日に岸田政権が閣議決した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案(改正地域公共交通活性化再生法)」が4月21日の参議院本会議で可決、成立した。

国土交通省は「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」のフターコロナに向けた地域交通の2次検討会を設置し、それぞれ昨年7、8月に提言書を公表し、検討会の提言を受ける形で法案を準備した。

法案には、自治体や鉄道事業者からの要請があれば、地方鉄道の存続や利用促進策、バスへの転換などを議論する「再構築協議会」を国土交通大臣が設置できることが盛り込まれた。

また、路線バス事業者など自治体が協定を結び、特定のエリアを一括で運行する事業も創設され、こうした事業に対して国が「支援」を行う。

このほか、鉄道会社が地元の自治体や住民などの合意を得られれば、国の認可がなくても届出だけで運賃設定ができる「協議運賃制度」が創設され、柔軟

に運賃設定できるようになる。本法は4月、久留里線(千葉県)の一部区間について千葉県と君津市に協議を申し入れた。

宮城県では陸羽東線、石巻線、気仙沼線の3路線を対象に「ローカル線活性化検討会議」が3月27日に発足した。福島県では常磐東線活性化対

策協議会が3月29日に初会合を行った。青森県では昨年8月の大雨で被災し不通が続く津軽線のあり方検討会議が1月に初協議を行った。大湊線をめぐっては昨年12月に協議会が設置された。

自治体側には「JRとの協議に入ると廃止の追い込まれる」との警戒感が強いが、改正法は、協議内容やそれに基づく実証実験なども法定化、国が費用を助成してローカル線に沿ってバスを走らせる実証事業などを行い、関係者間で「鉄道の維持」か「バスなどへの転換」を決めることが定められた。自治体と鉄道事業者は「正当な理由がある場合を除き、応じなければならぬ」とされ、自治体

が協議会の席を拒否することは難しい。再構築協議会の対象路線は、輸送密度が千人未満が目安とされる(検討会提言)。19年度で千人未満は百線程度。また対象となるローカル線は「二以上

に運賃設定できるようになる。本法は07年にできた法律で従前から自治体主導の協議会制度は制度化されていたが、国の関与は助言にとどまる。

新設された「再構築協議会」は、鉄道ローカル線について、自治体または鉄道事業者からの要請に基づいて、国土交通大臣が「再構築協議会」を設置する。国は、協議会の開催、調査・実証事業などに対して支援するとしている。検討会議提言は「目安は3年以内」とした。

ようするにJR各社が「ローカル線(の廃止)について協議をしたい」と申し出れば、国が協議会を整え、3年以内に決着を迫る仕組みだ。

また、先行させて、JR西日本が昨年4月、JR東日本が昨年7月に1き当たりの1日平均乗客数を示す「輸送密度」2千人未満の線区を公表し、国鉄分割・民営化以来の大規模な存廃問題が全国で浮上している。

改正法施行は今秋の見通しだが、JR各社は任意の形で再協議を急ぐ構えで、JR東日

本は4月、久留里線(千葉県)の一部区間について千葉県と君津市に協議を申し入れた。

宮城県では陸羽東線、石巻線、気仙沼線の3路線を対象に「ローカル線活性化検討会議」が3月27日に発足した。福島県では常磐東線活性化対

策協議会が3月29日に初会合を行った。青森県では昨年8月の大雨で被災し不通が続く津軽線のあり方検討会議が1月に初協議を行った。大湊線をめぐっては昨年12月に協議会が設置された。

自治体側には「JRとの協議に入ると廃止の追い込まれる」との警戒感が強いが、改正法は、協議内容やそれに基づく実証実験なども法定化、国が費用を助成してローカル線に沿ってバスを走らせる実証事業などを行い、関係者間で「鉄道の維持」か「バスなどへの転換」を決めることが定められた。自治体と鉄道事業者は「正当な理由がある場合を除き、応じなければならぬ」とされ、自治体

が協議会の席を拒否することは難しい。再構築協議会の対象路線は、輸送密度が千人未満が目安とされる(検討会提言)。19年度で千人未満は百線程度。また対象となるローカル線は「二以上

の補助金交付方式を転換するもので、ローカル線バスの運行系統が大きく変化する可能性が指摘されている。

芸備線が焦点化

「国も早くモデル地域が欲しいはず。どこまで協議を制御できるのか」と対象路線の地元は警戒感を強める。再構築協議会の第1号案件は、JR芸備線岡山県(広島県)とも言われ、全国から注目されている。

国土省のデータでは2000年以降に廃止された路線は45路線あり、14年以降は、JR北海道が5路線、JR東日本が3路線、JR西日本が1路線で、近年、JRの廃線が激増している。

しかも営業距離が長い路線の廃線が多いのが特徴で、21年4月に廃線になったJR北海道の日高線は116キロ、18年4月に廃線になったJR西日本の三江線は約108キロ。

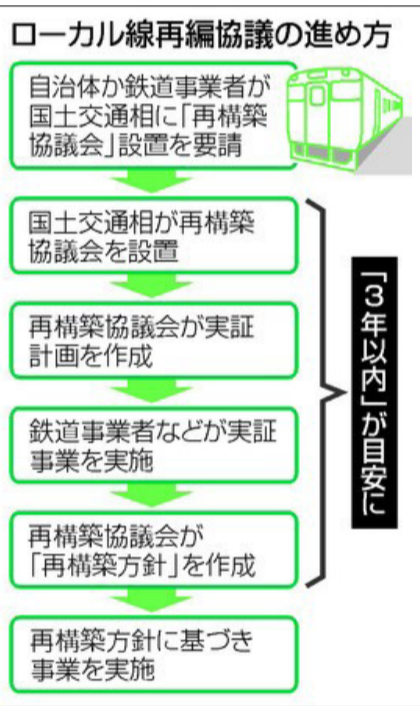
JR東日本によると、21年度における赤字路線は66路線。JR東日本の管轄内で赤字額が大きい路線は東北地方に多い。

1987年の国鉄分割・民営化の際に、「国鉄改革を前提に不採算路線を含む鉄道網の維持

に際して当分の間配慮すべき時期に関する指針(大指針)」に基づき、廃線については抑制されてきた。

しかし、「対処療法ではなく体質改善を進め、高齢化等に伴う地域課題を解決する」と主張し、従前の建前を完全に投げ捨て、大転換的に廃線化の動きを加速させているのが現状だ。

これは、これまでの路線ごと



国交大臣による再構築協議会設置を法制化

再構築協議会の対象路線は、輸送密度が千人未満が目安とされる(検討会提言)。19年度で千人未満は百線程度。また対象となるローカル線は「二以上