

# 動労千葉を支援する会

## ニュース

2024.2.15  
390

動労千葉を支援する会事務局

千葉県中央区要町2-18 DC会館

Fax 043(202)78820

メールアドレス dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

〒口座番号 0015013192036

### 国鉄分割・民営化で不当解雇から37年

### 戦争協力拒否！鉄道の軍事利用を許すな！

国鉄分割・民営化による解雇から37年、2月11日、国鉄闘争全国運動は千葉市文化センターアートホールで国鉄集会を開催し、460人が結集した。司会を動労千葉の佐藤副委員長、東京北部の自治労の仲間が担った。

開会のあいさつを、国鉄闘争全国運動呼びかけ人の金元重さんが行い、午前中に行われたローカル線廃止反対運動をテーマとした活動者会議の報告が行われ、「国鉄闘争の地平で廃線化攻撃を全人民的課題として取り組み、労働組合の闘いを柱に階級闘争として闘うという方向性がうちだされた」と報告した。

連帯あいさつを、三里塚空港反対同盟の伊藤信晴さん、在日ビルマ市民労働組合ミンスイ委員長が行った。ミンスイさんは自民党議員の裏金問題の腐敗を弾劾し、伊藤さんは市東さんの農

24 反戦春闘勝利！

ダイ改阻止！ スト貫徹！

動労千葉総決起集会

3月16日(土)午後2時

千葉市民会館小ホール

(千葉県中央区要町1-1)

地強制収用を絶対に阻止するために耕作権裁判への傍聴と3・31芝山現地闘争への結集を訴えた。

特別報告を能登半島地震の現地からの動労総連合北陸の出口委員長(メッ



## 2・11国鉄集会を開催

セージ)、と動労千葉国際連帯委員会の山本弘行氏が行った。

### 3月ダイ改スト構える

動労千葉の関委員長が「JR民営化大崩壊と労働運動の再生」と題して基調を報告した。動労千葉は24春闘を、「反合理化・運転保安確立!鉄道崩壊粉碎!3月ダイ改阻止、大幅賃金獲得、組織拡大実現の反戦春闘」として位置づけ、ストライキを構えて全力で闘うことを宣言した。

### 不当労働行為の

### 責任を必ずとらせる

つづいて、1047名解雇撤回闘争当該と弁護団から発言が行われた。争議団の中村副委員長は、「ガザ、ウクライナ、世界戦争を止めるのは世界の労働者階級の団結した力だ。解雇撤回・JR復帰を必ず実現する。そのためにはJR東日本社長深沢を法廷に引きずりだし、不当労働行為の責任をとらせろ。共に闘おう」と力強い訴えを行った。

### 廃線化阻止の闘いを

### 全国に拡大しよう

次に、廃線化・国家改造計画粉碎に



久留里線と地域を守る会

向けた訴えが行われた。久留里線と地域を守る会の三浦代表、芸備線廃線化阻止の闘いの報告を動労西日本の山田書記長、米坂線廃線化阻止の闘いの報告を動労総連合新潟の杉野委員長が行った。三浦代表は、廃線化阻止の闘いを全国的に拡大し、地域住民と鉄道職場の闘いが一体となって進めていこうと訴えた。

### JR現場から報告と決意

3月ダイヤ改定阻止にむけた現場からの報告を動労千葉・渡辺書記長と動労水戸・照沼委員長が行った。渡辺書記長は「今のJR東日本の合理化と効率化で若手は嫌気をさし若年退職が急増し、SNSではブラック企業 1と言われている。そういう中で組織拡大の結果を出したい」と述べ、照沼委員長は、「辞める前に闘って職場や会社を変えていこう、仕事の誇りを取り戻そうと訴えていける組合に成長し組織拡

大を実現したい」と決意を述べた。

### 関西生コン支部から

関生支部の武谷副委員長は、「2月6日の滋賀のピラマキ弾圧での判決は7名無罪だが、2名はコンプラ違反の不当判決だ。湯川委員長の実刑判決を絶対に許さない」と語り、最後に今年の11月労働者集会への大結集を訴えた。

### ストを闘った組合から

昨年11月20日一時金闘争でストに立ちあがた港合同員一金属支部の木下委員長、JAM日機労組の山口委員長から闘いが報告された。

12月2日、8日と連続ストを行った船橋二和病院労組の飯田委員長は「社会保障を切り捨て戦争に使わせない。戦争を阻止し社会保障を取り戻す闘いとしてストを打ち抜いた」と報告。さらに「厚生労働省の『医師の働き方改革』『宿日直許可申請』は労基法破壊であり医師の過労死を招く」と怒りを込めて弾劾し、「3月8日、厚労省に攻め上る」と決意を語った。最後に「3労組共同アピール2024」が読み上げられ、動労総連合の川崎書記長がまとめと団結頑張ろうで集会を締めくくった。



# 京葉線快速列車廃止の背景にあるもの

― 指令員の素人化とワンマン化 ―

JRの本質を示す象徴的な事態

京葉線快速廃止問題については、千葉県知事や千葉市長、京葉線の直通運転を行っている内房線、外房線の沿線の自治体の長がこぞって大反対の声を上げて大きな社会問題になっている。沿線住民の生活基盤を根本から揺る



がしかねない重大なことを議論一つせず、一方的に強行する。常識的には考えられないような傲慢なやり方に対し、怒りの声が噴き出したのだ。この間の

JR東日本の「労組なき企業化」や融合化攻撃と同じやり方だ。労働組合を無視して労働者を駒のように駆りたてるやり方を、そっくり地域に対しても適用したのだ。

在来線の3割以上を廃線化しようという攻撃もそうだが、これは現在のJRの本質を示す象徴的な事態だ。

生活の根幹が揺らぐような問題

昼間帯だけは何本か快速列車を残して、朝夕の通勤時間帯は全廃するというやり方（黙っていれば来年は完全廃止になっていたと思われる）に対し、激しい怒りがおきるのは当然だ。

例えば「誉田駅から東京へ通勤快速で52分」と宣伝されて住宅を購入した人は、快速列車を前提に生活基盤が成り立っている。

そもそも千葉県は東京の巨大なベッドタウンで、国鉄時代以来その通勤を



支援する会は1月20日千葉駅、1月24日蘇我駅で街宣。利用者から快速廃止、駅無人化・みどりの窓口廃止への怒りの声が多く寄せられた。

担うことが千葉の鉄道会社としての最大の使命だった。今もそれは変わっていない。JR東はその基本を全部かぶり捨てようとしているのだ。

背景にある深刻な問題

しかし、何故こんなことをしなければならぬのか。その背景には、さらに重大な問題がある。それは、1月2日の羽田空港での海上保安庁機と旅客

機の衝突事故にもつながるような深刻な問題だ。

羽田空港事故の原因の根底にあるのは、管制官の人数が激減する一方、取り扱う航空機の発着回数が激増していることだ。管制業務のすさまじい増加によるストレスと、緊張の連続が航空管制官に集中している中で起きた事故であった。

航空管制官に当たるのが、鉄道でいうと指令員で、各線区ごとに指令員が配置され、恒常的に無線で列車と連絡を取りながら運行が確保されている。特にダイヤの乱れた時に列車をどう動かすのかは指令と運転士とのやり取りの中で行われる。それがJR体制の下では、指令員を育てるという発想自体が全くなくなってしまった。運転経験すらいくらかもない者が指令員に当てられ、使えなければ、どんどん変えていけばいいというような人事運用が行われるようになった。列車整理は、AIによる支援システムがあるから指令員など誰でもいいというのがその根底にある発想であった。しかし、支援システムなるものがまともに機能した試しはない。

## 指令までが素人化

快速列車廃止という乱暴極まりない“政策”の背景には、こうした列車整理をまともに行うことが出来なくなった現実があると考えて間違いない。

京葉線は、各駅列車を快速列車が追い越し、それを特急列車が追い越し、さらにその合間に貨物列車が走るという形で運行されている。輸送混乱時にそれを整理することができなくなっているのだ。しかし、今のJRはそれができるような指令員を育成しようという発想は全くない。

JR東日本は、鉄道部門で働く労働者を「付加価値を生まない者」として白眼視し、「運転士」「車掌」も、「車両技術係」「施設技術係」も、現場の職名を全て廃止し、「名無しの権兵衛」にしてしまったのだ。

かつては、一人の運転士を育てるのに2千万円もかかるといわれていた。JRはもうそんな力ネをかけて技術力を持った労働者を育てるつもりはないという。“列車整理などできなくていい、快速を廃止し、ダイヤを単純化してしまえばそれで済むことだ”という

## 国鉄の指令員



かつての国鉄時代は、指令室に配属するときは、長期にわたる経験を積むことが前提とされていた。輸送混乱等の列車整理は、熟練が必要な仕事で、指令室に入ると異動することができず、昇進が遅れてしまうことに不満が出て、指令室内で昇進していけるような制度を作ったぐらいだった。それが今はインスタントになっている。

のが、今回の攻撃の背景にあるもの。JRは今、「鉄道ありきでものを考えるな」「これからは鉄道をもったIT企業になる」(深澤社長)と言って、JR銀行を設立して、巨大な金融会社、不動産デベロッパーになろうとしている。鉄道部門は、もはや“お荷物”として考えなくなっている。そうした本末転倒した発想の矛盾が沿線の人たちの生活や社会を破壊して暴れまわろうとしているのである。

しかし、一番恐ろしいのは、こんなことを続けていたらいつか必ずその矛盾は尼崎事故や羽田空港事故を引き起こすということだ。安全崩壊・鉄道崩壊を止めなければならぬ。

## 列車運行の単純化と 京葉線のワンマン化

京葉線快速廃止には、もう一つの狙いがある。車掌廃止だ。

現在JR東日本は、ワンマン化を急ピッチで進めている。京浜東北線や山手線も含め、基本的に全線区で車掌を廃止しようとしている。

京葉線は特に風で列車が乱れることが多い。快速や特急、貨物列車と交換する駅がどんどん変わっていく。乗客への対応を含め、運転士ひとりですれをこなすことなど不可能だ。それで快速を廃止してしまえというのだ。

## 羽田事故と客室乗務員

羽田空港衝突事故で事なきを得たのは、労働組合の闘いによって会社の要員削減攻撃を跳ね返し、客室乗務員が

各非常口と同じ数で乗務していたからだ。もしこの要員体制を確立していなかったら、何百人の犠牲者が出ていてもおかしくなかった。車掌を廃止したら同じことが起きる。

地震などの災害が起きたらどうするのか。乗客を誘導しなければいけない。なった時に、運転士一人で数百人数千の乗客を誘導できるのか。世の中全体が不穏になっているが、車内で何か事件があっても対応するどころか気づくことすらできない。

こうして鉄道の安全はどんどん損なわれていく。快速廃止という形で、地域に犠牲を強いる背後には、こうした問題が隠されている。特に京葉線は、

東京との大動脈にも係わらず、モデル的に、徹底的に省力化されてきた。自動改札脇の兼掌口すら駅員がいるのは一日の中でもごくわずかな時間だけだ。安全上の問題はもとより、高齢者や障害者の鉄道利用もすべて

を切り捨ててきて、ついに快速廃止にまで行き着いたのだ。

## 廃線化反対の闘いと結合して

動労千葉は、今度のJR京葉線快速廃止の問題に対して、JR東日本が鉄道部門を切り捨て、濡れ手に粟の利益を生む不動産部門や金融部門に乗り換える、これがもたらす安全の崩壊、鉄道崩壊に対する闘いとして、地域の住民とも連帯し、ストライキにたちあがる。

JR東は、在来線の35%が赤字だからと廃線にしようとしているが、京葉線の快速廃止は、それと一つの攻撃だ。

ローカル線廃線化反対の闘いとも結合して声を上げていかなければならない。

民営化によって鉄道会社が私企業の利益と株主の利益をまず第一に考えて列車を運行する、その矛盾が爆発的に現れているのだ。改めて民営化反対を掲げて闘っていきこう。



駅員がいない。千葉みなと駅



# 1・23 東北新幹線「上野」大宮間停電 感電事故 外注化・コスト削減が安全破壊

1月23日、東北新幹線大宮～上野間  
での架線トラブルで停電し、終日の運  
転見合わせとなった。架線を引つ張る  
重りの設備（重錘ロッド）が壊れて架  
線が垂れ下がったことが原因だと報じ  
られている。

「耐用年数」よりコスト削減優先

壊れた重錘ロッドは耐用年数が30年



耐用年数30年の重錘ロッドを38年使用

・重り設備計約500カ所のうち半分の約250カ所は  
設置から30年を超えている。40年を超える設備も  
ある。

・JR東は96年から約4千カ所を故障リスクが少ない  
バネ式への取り換え済み。

・東海道新幹線では2005年からロッドは10年で交  
換されている。

・2005年11月には山手線で同じくロッドが折れて架  
線がたるむ事故が発生

事故の原因は外注化・コスト削減優先

復旧作業中に協力会社の作業員が感電

・「停電させてから作業しなければならなかったが、  
他の電車を動かすために電気が流れていた」

・昨年6月にも内房線で感電死亡事故

またも外注先の労働者が犠牲に

だったにも関わらず設置から約38年が  
経過していた。JRは「30年は目安」と説明  
しているが、耐用年数を超えた使用が  
当たり前と考えていること自体が重大  
な問題だ。バネ式への取り換えが30年  
近く経つても終わっていないことも含  
めて、安全よりコスト削減を優先した  
結果だ。

またしても外注先労働者が

犠牲に

復旧作業で協力会社の作業員が感  
電し2名が救急搬送された。昨年6  
月に内房線で感電死亡事故が起きた  
ばかりだ。またしても外注先の労働  
者が犠牲にされた。

事故の原因は外注化・コスト削減  
で安全を破壊してきたことだ。とく  
に電力を含む設備部門では全面的  
外注化でJRが実作業に関わらず、何  
重もの下請け構造がつくられている。  
それが、この間の鉄道業務と現場労  
働者を軽んじる施策の中で、考えら  
れない事故の続発につながっている  
のだ。