

動労千葉を支援する会

ニュース

2024.9.20
397

動労千葉を支援する会事務局

千葉市中央区要町2-18 DCC会館

Fax 0476(2002)782200

メールアドレス info@doro-shien.site

〒10501319 2036

物販の重要性を再確認

8月24日、2024年度動労千葉を支援する会定期総会が開催された。総会では司会に東京西部の水戸さんが行いテキパキと議事が進行した。最初に神奈川の上田運営委員が「物販を20年以上取り組んでくれている労働組合に真正面から11月集会の結集を訴えたい」と主催者あいさつを行った。

経過報告

経過を報告した山本事務局長はまず、7月31日の1047名解雇撤回裁判で東京地裁が行った暴挙を弾劾した。東京地裁は解雇を首謀し実行したJR西日本元会長の井手とJR東日本会長の深澤の証人尋問を認めず、結審を強行。これに抗議する傍聴者に全員退廷を命じて暴力的に裁判所から排除した。国鉄闘争は解雇撤回まで「あと一步」のところ逼迫している。だから裁判所は、

何としても真実を押し隠そうと必死なのだ。闘いの前進への確信も固く、11月13日の判決に大結集して反動判決を打ち砕こうと訴えた。

運動方針

運動方針を織田事務局次長が提案し、動労千葉の提起に全力で応え、11・3集会の大結集を実現しようとして訴えた。そして戦時国家改造の先端にある「労組なき社会」化の攻撃と対決する動労千葉を守り抜き、その組織拡大を支えようと力説した。そして、動労千葉物販の取り組み強化と、支援する会の青年世代への拡大を具体的方針として確認した。

動労千葉から

会計報告に続いて、動労千葉から関委員長が、最初に物心両面にわたる動労千葉支援へのお礼と、この間の闘いの報告が行われ、1047裁判闘争に

ついで、「どんな判決が出ようが、解雇撤回まで最後まで闘う」と宣言した。そして11月集会への昨年倍する結集を訴えた。

各地からの発言

(木更津) 久留里線は、4回目の検討会議で「次で終わり」。早ければ10月にも報告書が出され、年内に最終。その後は君津交通検討会議になる。住民はらち外、廃線とも存続とも決めない。亀山の住民代表は意見を提出し亀山で集会をやるうとしていいる。

(二子習志野) 昨年を倍する結集で二月集会の組織化をやる。関支支援の運動でも新しい人たちと一緒にやっている。小なりといえどもダイナミックに展開することが必要だ。8・6広島は当日だけじゃなく、当日に向かう過程も見事だった。組合員十数人でも、市役所全体にアンケートをやり、2400枚のピラが入るなど、できることがある。労働法制改悪も必ず潰せる。会計年度の年限も総務省が撤廃を言い始めた。自分達が主人公になるという気持ちでやろう。

(東京西部) 中野電車区に喜瀬社長が

きた。運転士が業務中に倒れることが多発している。要員不足と長距離行路で疲労が溜まっているからだ。

(東京東部) 昨年の9月から地区で反戦デモをやってきた。いろんな人が集まり、労働運動に絶望している人もいる。改めて動労千葉・三労組という労働運動再生の柱が立っていることが重要だ。

(学生) 7・14国鉄集会が8・6を切り開いた。主人公になる、ではなくもう主人公。8・6は警察を逆包囲するような闘いだ。この闘いを見て連絡をくれる人も出ている。6千人の展望はある。沖縄闘争への参加を反対していた親が、「闘う労働者と人生かけて闘うんだ」と話し、広島から帰ってきたらカンパをくれたという学生もいた。動労千葉とともに肩を並べて闘う。

(まとめ 二多摩連営委員)

地区で「琉球弧を戦場にするな」の上映会には学生がお母さんとおばあちゃんも連れてきた。お母さんはストライキもない世代で、おかしいと感



世界の労働歌の熱唱で大いに盛り上げる

った。どんな反応があるかと思っただが、集中してみていた。自分達の主張をどんどん押し出してやろう。

総会の最後に運動方針を採択し、運営委員を選出して、支援する会は11月労働者集会にむけて進撃を開始した。第2部の懇親会では組合員と支援する会の交流を深めた。団結ガンバローで総会は締めくくられた。

動労千葉第54回定期大会

9月28日(土)

9時30分〜

DC会館



京葉線 地域無視の 9・1ダイヤ変更

全にないがしろにしたやり方だ。

このJRのふざけたやり方に、沿線住民や自治体から次々に怒りの声があがった。

「生活を根本的に変えなければいけない」「保育園の送迎が間に合わなくなる」「家も買ったが、まさかなくなるとは思わなかった」「7時の通勤快速をなくし、10分後に新設したのが特急。本当に腹立たしい」

一宮町長は「都心へのアクセス時間はこの街に住もうという主要な理由」「生命維持装置を外されるようなもの」とまで語っている。

こうした怒りの声の中で、千葉支社は「プレス発表後にダイヤ改内容を変える」という前代未聞の事態に追い込まれた。

それに続いて、一部とはいえわずか半年での「快速復活」。異例続きの施策変更は社長・喜勢らが主導してきた、鉄道ありきで考えるな「IT企業化」路線の破たんだ。

地域からは切実な怒りの声

だが、この「復活」は地域の切実な声に応えるものではない。そもそも快速・通勤快速廃止でもっとも深刻な影響をうけるのは、内房線・外房線から

京葉線経由で通勤・通学していた人たちだ。「快速4本復活」といつても、内房線・外房線から見れば、「復活」するのは上りは6時台始発の1本、下りは20時台東京発の1本のみだ。

しかも、通勤快速は全廃されたまま、特急は削減されたまま。例えば、外房線・勝浦へ上総一ノ宮間では通勤快速2本（朝上り1本、夕下り1本）が走っていたが快速は上総一ノ宮止まり。

とくに外房線では、勝浦市、いすみ市、御宿町、大多喜町、鴨川市が特急本数維持等を求める要望書が提出されている。こうした声や各自治体の決議をまったく無視する内容だ。

会社は、「鉄道部門4千人削減」「IT企業化」「これからは価値創造」などといい、現場も地域住民も地方路線も、「利益が上がらないなら切り捨てて当然」と舵をきった。その攻撃は、地域からの怒りの声にさらされる部分から破たんした。

矛盾に満ちているのは、職名廃止・融合化など職場で矢継ぎ早にかけられている攻撃も同じだ。この攻撃を打ち破るのは職場からの怒りの声と闘う労働組合の力だ。

9月1日から京葉線の各駅停車の下2本ずつ、計4本を快速に戻すダイヤ変更が行われた。

乗客や沿線自治体からの激しい怒りの声の中で、一部とはいえ廃止した快速をわずか半年で戻さざるをえなくなった。

「IT企業化」路線の破たん

京葉線をめぐっては3月ダイヤ改で、昼間以外の快速・通勤快速を全て廃止」というあまりに強引でこつこつな攻撃を強行しようとした。鉄道会社にとって本来もっとも大切な安全や公共交通としての役割、働く者の生活や権利を完

信じがたい安全の崩壊

東海道新幹線 保守用車追突・脱線事故



保守用車同士が衝突し脱線

運転士は首の骨を折る重傷

7月22日に発生した東海道新幹線での保守用車両の追突・脱線事故について、JR東海は「原因と対策について」とする、マスコミ向けで重要な要素がほとんど抜け落ちていた文書を8月5日に発表した。

そもそもの事故の経過は、豊橋駅〜三河安城駅間上り線において、東京方の豊橋保守基地に向かう途中の保守用車（碎石運搬散布車編成）が、合流するため待機していた別の保守用車（マルチプルタイヤタンパ）に衝突し、両車

両の一部の車軸が脱線したというものだ。この事故で4人の労働者が負傷、運転士は首の骨を折る重傷を負っている。

当初、「ブレーキ操作は問題なく行われたが何らかの原因でブレーキが効かない状態になった」と説明された。

今回の発表では「ブレーキの点検方法を誤っていた」「メーカーに判定方法の確認を行っておらず、認識が異なっていた」「誤りは車両を導入した2010年から続いていた」「一部車両はブレーキがほぼ利かない状態で本来なら使用停止」などと説明されている。

また、計30両ある碎石運搬散布車のうち事故車以外にも5両がブレーキ力不足であり、約3分の1に問題があったとされている。

いつ事故になってもおかしくない状態のまま作業が続けられた結果、労働者の命に関わる重大事故が引き起こされたのだ。

何が起こっていたのか？

「約14年もの間、ブレーキの点検方法を誤り続けていた」「3分の1の車両がブレーキ力不足だった」「1にわかには信じがたい事態だ。」

ストロークの確認は車両検査の中でもイロハのイにあたることだ。それが14年も間違い続けていたとすれば、技術力の崩壊以前の問題だ。鉄道会社の体をなしていないと言っても過言ではないレベルだ。

この事態には業務の外注化が間違いなく影を落としていると考えられるが、どこに問題が生じていたのか？ 重要なことは何も語られていない。

そもそもストローク量の点検方法を誤った理由を「メーカーとの認識の違い」「説明書に記載がなかった」「確認していなかった」というが、こんな素人のようなとんでもない事態がなぜ起きたのか？

合理化 外注化攻撃許すな

合理化・外注化は安全を破壊する。だが今、JR東日本は改めて検修部門の全面外注化と派出検査の解体に踏み出している。それは鉄道の安全破壊であり、労働者の権利の破壊だ。この攻撃を許すわけにはいかない。

改めて外注化攻撃粉碎の闘いに立ちあがろう。JR・グループ会社大再編攻撃をうちやぶろう。

相次ぐ信じがたい安全崩壊

JR貨物631両で輪軸組立作業で不正
JR東海・北海道でも基準値超えの圧力



JRで信じがたい安全崩壊が相次いでいる。9月10日、JR貨物は3つの車両所で車両の輪軸組立作業時に不正行為があったと発表した。それ以前もJR九州の高速船の浸水隠ぺい、JR東海でのブレーキ検査誤りなどが起きている。

車軸取り付け時に圧力超過

JR貨物では、貨物列車の車輪に軸を取り付ける作業で、取り付け圧力が

基準値の上限を超えた際、記録表の値を基準値内に書き換えるデータ改ざんをしたり、上限を超えたままにしたりしていた。

7月に新山口駅構内で脱線事故が発生し、原因調査の中で社員からの通告で発覚した。その後、各鉄道会社で検査が行われているが、すでにJR東海で10両、北海道で約180両で圧力が基準を超えていたと発覚している。

コスト削減優先―安全の根幹が崩壊
ここまで検査不正が横行するというのは、明らかに会社の責任だ。現場への調査では「作業のやり直しによる部品廃棄を避けたかった」「基準値の上限を少し超えても問題ないと認識していた」と報告されている。コスト削減が優先され、安全の根幹が崩されているのだ。

鉄道は安全は、さまざまな系統の専門技術で成り立っている。それをないがしろにすれば安全は崩壊する。

JR東日本では運転士、車掌、駅員などの職名が廃止され、業務融合化を進めている。乗務員の仕事の重要さも軽視している。検修業務では機能保全の外注化にまで踏み出している。鉄道の安全も労働者の権利も破壊する攻撃を許すことはできない。

JR九州 高速船で浸水を隠ぺいするために浸水量の虚偽記載・浸水警報センサーの高さを細工

読売9月17日

JR九州高速船が博多港―韓国・釜山プサン港を結ぶ旅客船「クイーンビートル」(定員502人)の浸水を隠して運航



を続けた問題で、国土交通省は9月17日、同社に対し、海上運送法に基づく「輸送の安全確保命令」と「安全統括管理者・運航管理者の解任命令」を発出する方針を固めた。いずれも行政処分にあたる。

JR九州高速船は2月、船首部への浸水を確認したのに法令で義務づけられた検査や修理をせず、5月に浸水状況がさらに悪化するまで国に報告せず運航を続けた。その間、航海日誌などに「異常なし」と虚偽記載をし、浸水量が増えた後は警報が鳴らないようセンサーの位置をずらしていた。

こうした問題は8月上旬、国による抜き打ち監査で発覚し、国交省は行政処分の実施に向けて監査を続けていた。

ただちに時給1500円に 最低賃金改定にあたりCTSに申し入れ

7月25日、今年度の最低賃金引き上げ額について全都道府県で50円引き上げる答申がおこなわれた。これを受け千葉県の最低賃金は10月1日から50円引き上げられ1076円となる見通しだ（現在、千葉県は1026円）。

これを受け、動労千葉は8月26日、CTSに対して「ただちに事業所賃金（時給）を1500円に引き上げること」等を求めて申し入れを行った。

上場企業は過去最高益でばる儲け

労働者は物価高騰で悲鳴

「最賃50円引き上げ、過去最高額」などと報道されているが、現在の物価高騰を見れば問題にもならない額だ！

今年3月期決算で、日本の上場企業は3年連続で過去最高利益を更新。歴史的な円安で、大企業は空前のぼろ儲け。他方、こうした利益はほとんど還流せず、労働者人民の生活は何年にもわたる物価高騰できわめて厳しい。

最賃ギリギリで働く労働者の割合は年々、増加し、ある試算によれば、この10年で最低賃金の1・1倍以内で働いている人は2倍になった。最賃の1・2倍以内に範囲を広げると、全労働者の約24%（4人に1人）に達する。CTSも全事業所で最賃の1・1倍以内だ。

30年にわたり徹底的に賃上げが抑えられ、日本の賃金はOECD諸国中で最低ランクに転落している。本来なら、最低賃金を一気に2倍ぐらいに引き上げて当然なのだ。

子会社の賃金を抑えて

黒字をかせぐJR東日本

あくどい大企業の典型例がJR東日本だ。業績が大幅回復しているにも関わらず、いまだにグループ会社に対する許しがたい賃金抑制を続けている。

そもそも、動労千葉が実施した賃金アンケートでは、社員の平均手取り額は、運転車両で19万円前後、清掃では15万円程度に抑えられており、将来の生活設計どころか、日々の生活にさえ事欠くような低賃金が強いられている。

ウクライナや中東で続く戦争、さらに円安等の影響で消費者物価は高騰し、電気代・ガス代の政府補助も間もなく打ち切りとなる。現場からは「もう限界だ」という声が上がりがり、大幅な引き上げは待たない、だ。闘うことなしに賃金は上がらない。

アメリカでのストの波！

大幅賃上げを実現

全米自動車労組では2023年、46日間にわたるストに約5万人が参加。4年半で25%の賃金増。短期雇用労働者への差別（二段階賃金）撤廃

ホテルの従業員労組。60以上のホテルでストライキ。4年半で40%の賃金増をかちとる。最初の年は時給5ドル増を確約

ドジャーススタジアムの労働者。皿洗い労働者の時給が2025年までに30ドルに。調理師が時給40ドルに

ロサンゼルス空港・ホテルの労働者は最低賃金が時給25ドルに。年々、1ドルづつ上がり、2028年には時給30ドルになる。