

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！

118号
2020年3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

労働千葉 スト 不当処分に怒りのスト

運転士・車掌職名廃止—ジョブローテーション粉碎 運転時分短縮—第2の東中野事故を許すな！



労働千葉は3月14日、木更津支部長への不当処分、ジョブローテーション反対などを掲げ、ストライキに突入した。木更津支部長の強制出向は、職場のさまざまな問題を取り上げ、退職まで1年間という労働者にとって大切な時間を奪って職場から排除するもので、労働千葉への重大な組織破壊の攻撃だ。

また同日のタイ改において総武緩行線では、ホームドア設置に伴う停車時間の増加を埋めるために駅間の運転時分を5秒短縮する大攻撃に踏み込んだ。この間の攻撃の重大な矛盾であり、さわめて重大な攻撃だ。3・14ストは現場労働者の怒りの決起の始まりだ。

3・14スト方針を確立

労働千葉が定期委員会

労働千葉は2月29日、第81回定期委員会を開催し、3月タイ改合理化・ジョブローテーション粉碎、木更津支部長に対する処分粉碎、さらなる外注化阻止、20春闘勝利に向けて、3月14日、タイ改時にストライキに立ち上がる方針を確立した。

「木更津支部長に対して定年退職という人生の大事な区切りの前にこのような処分は絶対に許さない。スト方針を断固支持する」「木更津支部長への不当処分には怒り心頭。ストライキに駆けつけ共に闘っていく」とス



トへの強い支持の声が上がった。また「千葉の統合詰所に洗面所がない。トイレの中で歯を磨いている」「エアコンのフィルター交換時に防護服など安全対策の確立を」「車両の消毒をきちんとやらないとヤバイのではないか。本部から緊急の申入れをやってもらいたい」などコロナウイルス関連の意見も出された。

また職場代表選への決意も各職場から語られた。

労働千葉は、コロナ対策について直ちにJR千葉支社・CTSに対して緊急の申入れを行った行った。

関委員長は「2月10日に

被曝と帰還強制の常磐線全線開通に怒り

3・11郡山に600人、沿線で抗議や宣伝活動



3月14日、JR常磐線の富岡—浪江間の全線開通が強行された。一帯は放射線量が高い帰還困難区域のままで。労働水戸は

3月13、14日、勝田車両センター前などで抗議活動を行った。労働水戸の調査により試運転では車両モーターのフィルターが通

また東日本大震災—福島原発事故から9年目となる3月11日、福島県郡山市のけんしん文化センターには全国から600人が集まり、「復興五輪」を掲げた安倍政権の原発再稼働、帰還と被曝の強制との闘いを改めて誓いました。集会後、「怒



水戸駅では、東京新聞茨城版(2月29日付)の記事「常磐線試運転車両付着ちり／放射能濃度23倍に」に驚きの声があり、労働水戸が「常磐線全線開通はオリンピック強行のために偽りの復興の演出だと訴えた。品川駅前では、清掃労働者がコロナウイルス対策の消毒作業で「仕事が忙しいが、自分の仕事がいづつまで続くか不安」と話しかけてきた。

福島」ののほりを先頭に郡山市内をデモ行進しました。

常磐線で一斉街宣

常磐線全線開通に反対して3月1日、同線沿線の仙台・いわき・水戸・北千住・上野・品川の各駅頭で一斉街宣が行われた。

“自動運転は安全破壊だ”

JR九州が走行試験を強行

JR九州は「自動運転」導入に向けて年頃から香椎線（香椎―西戸崎間）で終電後の夜間試験走行を開始しました。

JR東日本の山手線等では信号システムに「自動列車制御装置（ATC）」が採用されているのに対して、九州在来線の信号システムは「自動列車停止装置（ATS）」です。

ATCとATSは、「C＝コ



しかしJR九州は「圧倒的にコストが安い」（在来線の98%がATS搭載）と無理を承知でATSを自動運転のベースシステムに使用。停止線で正確に止まらないことを開き直り、「ホームドアのない」香椎線で試験を実施しています。

香椎線は高架化もされていま

せん。3月4日には車がフェンスを突き破って侵入し、6000m線路上を走る重大事故が起きています。乗員なしで運行など絶対にできません。

JR九州はこの自動運転を「無人運転を目指すものではない」と強調。発信装置を押し、緊急時には停止措置をとり、後続車の追突防止や乗客の避難誘導を行う「係員」は乗車させるとしています。しかし、この係員は「運転士」ではなく運転士資格も持ちません。JR九州の「自動運転」導入の本質は「運転士廃止」であり、鉄道業務を根本から破壊する究極の安全破壊にほかなりません。

動労総連合・九州は、2月23日の国鉄集会を皮切りに、自動運転導入を阻止すべく、国鉄1047解雇撤回・ローカル線切り捨て反対の要求と一体で新たな署名運動を開始しています。（投稿／動労総連合・九州）

がなくても「体温37・5度以上の場合」「家族に感染疑いがある場合」などの基準で、自宅待機にする、「感染対策休」として有給扱いにするなどの対応が必要で

千葉動労 “会社責任で感染対策・生活保障を” コロナ対策で緊急申し入れ

動労千葉は2月28日、「新型コロナウイルス」に関してJR東日本とJR千葉鉄道サービス（CTS）への緊急の申し入れを行いました。すでにJR社員

休校に伴う休みは有給に

安倍政権は突如、全国の小中高、特別支援学校の臨時休校を号令しました。仕事を休まざるを得ない労働者が大勢います。その時の生活を保障するのは会

JR大再編Ⅱ大合理化攻撃との闘いを

国鉄分割・民営化の破綻があく、踏切もある中で自動運転を廃止、検査周期（時間）をベールになっていいます。JR北海道では、若年退職者が急増し、毎年2700人を採用しても100人以上が退職してしま

す。JR北海道の社員の平均賃金が25万円という中で低賃金と将来に対する不安から退職を余儀なくされています。大量の若年退職は、鉄道技術の継承や安全の確保もできない深刻な事態を招くことになり

昨年9月にJR北海道は、線区別の収支で24線区すべてが赤字であることを発表しました。こうした中で日高線と札沼線が廃止されてようとしています。

また札幌駅近くの業務ビルをJR北海道本社ビル協に移転・新築し、跡地を再開発する計画も断念するなど、完全に行き詰

まっている状況です。

政府は、2019～20年度に200億円ずつ財政援助を行うことを決定し、ギリギリのところで倒産の危機を免れていま

す。しかし、それ以降も同額程度の支援が続くと仮定しても、2022年度には資金が不足し、完全に立ち行かなくなる見通し

です。「維持困難線区」とした「10路線13区間」の廃線攻撃が本格的に開始されており、北海道新幹線も100億円近い赤字にあえていのが現実です。

またJR四国では、運転士の確保ができないという理由で列車の削減を行うところまで追いつめられています。

JR九州では、「自動運転」の導入に向け試験運転を行っています。しかし、高架もな

く、踏切もある中で自動運転を廃止、検査周期（時間）をベールになっていいます。JR北海道では、若年退職者が急増し、毎年2700人を採用しても100人以上が退職してしま

す。JR北海道の社員の平均賃金が25万円という中で低賃金と将来に対する不安から退職を余儀なくされています。大量の若年退職は、鉄道技術の継承や安全の確保もできない深刻な事態を招くことになり

昨年9月にJR北海道は、線区別の収支で24線区すべてが赤字であることを発表しました。こうした中で日高線と札沼線が廃止されてようとしています。

また札幌駅近くの業務ビルをJR北海道本社ビル協に移転・新築し、跡地を再開発する計画も断念するなど、完全に行き詰

まっている状況です。

政府は、2019～20年度に200億円ずつ財政援助を行うことを決定し、ギリギリのところで倒産の危機を免れていま

す。しかし、それ以降も同額程度の支援が続くと仮定しても、2022年度には資金が不足し、完全に立ち行かなくなる見通し

です。「維持困難線区」とした「10路線13区間」の廃線攻撃が本格的に開始されており、北海道新幹線も100億円近い赤字にあえていのが現実です。

またJR四国では、運転士の確保ができないという理由で列車の削減を行うところまで追いつめられています。

JR九州では、「自動運転」の導入に向け試験運転を行っています。しかし、高架もな

変革2027

こうした中で次元の違う大合理化が開始されて

います。

JR東日本が打ち出した「変革2027」は、第一に「鉄道のインフラ

や技術・知見」はすべて「外部」にあることを前提にした計画になってい

ます。会社が描く将来像

からは、「新幹線関係区所」以外、駅・運輸・保

線・土木・建築・機械・電力・通信・車両・建設

北海道・九州が示す分割・民営化の破綻

職廃止、検査周期（時間）をベールになっていいます。JR北海道では、若年退職者が急増し、毎年2700人を採用しても100人以上が退職してしま

す。JR北海道の社員の平均賃金が25万円という中で低賃金と将来に対する不安から退職を余儀なくされています。大量の若年退職は、鉄道技術の継承や安全の確保もできない深刻な事態を招くことになり

昨年9月にJR北海道は、線区別の収支で24線区すべてが赤字であることを発表しました。こうした中で日高線と札沼線が廃止されてようとしています。

また札幌駅近くの業務ビルをJR北海道本社ビル協に移転・新築し、跡地を再開発する計画も断念するなど、完全に行き詰

まっている状況です。

政府は、2019～20年度に200億円ずつ財政援助を行うことを決定し、ギリギリのところで倒産の危機を免れていま

す。しかし、それ以降も同額程度の支援が続くと仮定しても、2022年度には資金が不足し、完全に立ち行かなくなる見通し

です。「維持困難線区」とした「10路線13区間」の廃線攻撃が本格的に開始されており、北海道新幹線も100億円近い赤字にあえていのが現実です。

またJR四国では、運転士の確保ができないという理由で列車の削減を行うところまで追いつめられています。



3月に無人駅となるJR九州の多良駅（佐賀県）

を《鉄道事業者としての業務》と《フィールド（現場）に直結した業務》に分けて、前者だけをJRに残すというものです

が、そこに分類されているのは「規定等の見直し」「検査計画」「品質保障」「将来計画策定」「工場からの出場検査」だけです。つまりJRには現場の検査・修繕業務は一つ残らないという

ことです。それと一体で「モニタリング保全体系への移行」が進められています。CBM（コンディション・ベースド・メンテナンス）とは、車両故障を未然に防止する

という従来の考え方を根底から否定する究極の攻撃です。

攻撃は破綻する

この攻撃は必ず破綻します。第一に、AI神話の崩壊です。過酷な条件の中で安全を守り、人や物を運ぶのが鉄道です。JR東は机上の空論だけで突き進

もつとしています。しかもAIを口実に進んでいるのは雇用や

権利の破壊するために仕組まれた

ものです。第二に、安全の崩壊、過労死

と重大事故を激発させます。早朝乗務した支社課員が支社に出勤して夜まで働く勤務を繰り返

せばどうなるか。一般行路の長大化と合わせて労働強化が無限に連鎖することになります。

第三に、技術継承の崩壊と無

責任体制の蔓延です。鉄同業務をバラバラに外注化すればトータルに責任を取る者はいなくな