

井手と深澤を法廷に！ 1047名解雇撤回の総決起集会

国鉄闘争の旗の下 労働運動の再生を

江戸川区総合文化センターに670人

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！

157号
2023年6月19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

11・19全国労働者集会 大結集の実現を

国鉄闘争全国運動は6月18日に東京・江戸川区総合文化センターで全国集会を開催しました。670人が結集し、決定的局面にある東京地裁闘争の総決起集会となりました。国鉄闘争から労働運動の再生を展望し11・19労働者集会の成功を確認しました。

集会は、動労千葉の佐野書記次長、三浦半島地区教組の恵田さんの司会で進められた。開会のあいさつを呼びかけ人の金元重さんが行い、2010年の政治和解に抗して全国運動を旗揚げし文京シビックホールを埋めた最初の全国集会、「JRに責任なし」判決や政治和解

を乗り越え15年の最高裁決定を勝ちとったことなどを喚起し、これまでの闘いを活かして全国運動の今後の展望を追求したいと提起しました。

三里塚芝山連合空港反対同盟の市東孝雄さん、改憲・戦争阻止！大行進を代表して洞口朋子・杉並区議、入管法と民族差別を撃つ全国実行委員会の福島



尚文さんが連帯のあいさつ。

動労千葉・関道利委員長の基調報告に続いて、関西生コン労組の武谷新吾書記次長と高浜さんが登壇し、和歌山事件は上告を粉砕して無罪を確定させたと報告、産業別労働組合の団結権を守る正当な行為として認めさせた判決を労働現場で活用を、

と訴えました。高浜さんは、組合脱退勧告を拒絶し自宅待機の攻撃と闘っていることを明るく元気な様子で報告しました。

国鉄1047名解雇撤回の訴えを被解雇者当該5人が登壇し代表して動労千葉の中村仁さんが発言、労働運動の力で解雇撤回を実現したいと決意を語りました。弁護団の藤田正人弁護士、

代表の三浦久吉さんは、赤字を理由に住民に仕方ないと思わせるやり方を強く批判し「廃線化との闘いは戦争政策に対する抵抗の一環という気持ちで運動している」と語りました。

北海道から呼びかけ人の河野晃興さんがJR北海道の廃線化の動きと軍事輸送の問題を指摘し、自身のSKさくら交通労組のストライキを報告しました。

動労千葉の田中康宏前委員長が11・19労働者集会への取り組みを訴え、奈良市従業員労組の吉谷宏子さん、コンビニ関連ユニオンの河野正史委員長、8・6ヒロシマ大行動実行委員会の

豊貴田康博さん、全学連の矢嶋尋副委員長が決意表明。

最後に発言者が全員登壇し、港合同の木下浩平執行委員の音頭で団結カンパローを行った。

海外から韓国全国鉄道労組のチェミョンホ委員長の動画メッセージが上映されました。

JR再編攻撃との闘いを、動労千葉の渡辺剛史書記長、動労西日本の山田和広書記長、動労総連合・新潟の杉野彰委員長、動労総連合・水戸の照沼靖功委員長が現場の怒りや危機感を闘

職場代表 関委員長が6回連続当選

会社に対する職場の怒りが噴出

CTS（JR千葉鉄道サービス）の各事業所の職場代表選挙が6月13日に開票され、幕張事業所では今年も動労千葉の関道利委員長がCTS労組委員長に大差をつけて勝利し、6回連続で当選しました。

事故のない職場を

動労千葉は職場代表選で次の3つの争点を訴えました。

争点の第一が「現場から声をあげ事故のない職場を」です。

清掃・運転を問わず、どの事

業所も労働者の負担が増えています。しかしCTSは退職者の補充を行わず、助勤や異動で職場を回す状態が続いてきました。動労千葉は「働く者の安全を第一に、十分な要員配置は安全作業の土台」と訴えました。

第二に「ちゃんとおかしい」と言える職場にです。この間、幕張事業所をはじめ、動労千葉組合員が職場代表を務めてきた事業所では様々な職場環境の改善を勝ちとってきました。

第三に「職場再編・労働条件改善を許さない」です。JR東日本はグループ会社にコストカットを強要し、職場で

は人減らし仕事減らしが続いています。会社は「現場の仕事は変わらない」と言っていますが、CTSも会社統廃合を含む組織再編の対象となることは明らかです。

先輩たちが勝ち取ってきた労働条件、職場労働環境の破壊を許さないためにも、今こそ職場の団結と闘う労働組合が絶対に必要だ、と訴えました。

JR東日本の会社大再編の攻撃に立ち向かうためには過半数を超える労働組合が今こそ必要です。ストライキで闘う労働組合が絶対に必要です。

東京地裁宛て
行政訴訟署名
1万1841筆(23年6月19日)

いに転ずる決意を語りました。
久留里線と地域を守る会

「廃線反対」の声が次々に！

久留里線の廃線をめぐり住民説明会

JR久留里線の久留里―上総亀山間9.6キロをめぐりJR東や千葉県などが「沿線地域交通検討会議」を5月11日に非公開で開始したことに関連し、住民説明会が6月1日に亀山地区で開催された。

「説明会には68人が参加し、JR東側が赤字が続く採算の悪さを強調する一方で、住民側からは「検討会議の開催は廃線への手続きだ」「廃線ではなく存続を」との声が次々と上がった。住民からは「日中5時間もの空白があるなど本数が少なく、通勤や通学に使えないから利用客が少ない」「経営が苦しいならわかるがJR東は黒字。それで穴埋めして全体の交通ネットワークを守る考えはないのか」「廃線が観光客減の引き金になるのではないかな」などの意見。

＊

■住民説明会での主な意見

●5月11日の検討会に呼ばれた自治会の代表は理由もなしに直前に呼び出された。住民を代表できないと言っていた。

●JRは黒字配当なのに赤字を理由に廃線はおかしい

●電力はどんな過疎地の一軒家でも電線は撤去しないで電気を送る。東電から電線撤去の話があるのか。(千葉県は「ない」と回答)

●亀山ダムを維持するには(リスク管理の点でも) 鉄道は必ず批判しました。

「本数少ないから利用減」

「JR東の赤字穴埋めは」

久留里線説明会 住民が訴え

千葉県の中北部を走るJR久留里線の久留里―上総亀山(約9.6キロ)のあり方について、JR東日本や千葉県などが検討を始めたことに関連し、沿線住民に現状を伝える説明会が開かれた。JR東側が赤字が続く採算の悪さを強調する一方で、住民側からは「検討会議の開催は廃線への手続きだ」「廃線ではなく存続を」との声が次々と上がった。住民からは「日中5時間もの空白があるなど本数が少なく、通勤や通学に使えないから利用客が少ない」「経営が苦しいならわかるがJR東は黒字。それで穴埋めして全体の交通ネットワークを守る考えはないのか」「廃線が観光客減の引き金になるのではないかな」などの意見。



山あいを走るJR久留里線の亀山―久留里―平山駅間



「JR久留里線」と関係した住民説明会。説明会には、JR東日本の関係者、沿線住民、関係機関の代表者が参加した。

要。

●子どもが学校に通うのに、久留里線が久留里止まりのため部活ができず悔しい思いをした(他にも子どもが苦勞した話が出された)。

●分割・民営化の時、赤字路線は廃線にしないと言ったのに赤字をいうのはおかしい。

●観光協会の立場からも豊かな観光資源を活かし、利用者の誘致をやって欲しい。廃線にしないで欲しい。

守る会が署名提出

「久留里線と地域を守る会」は5月17日、JR東日本千葉支社に対して路線の存続を求める5691人分の署名を提出した。3月26日に発足した同会は1月から署名活動を開始していた。申入書では「久留里線が地域の日常生活にとって必要不可欠な交通手段」と指摘し、廃線を前提としたJR東の動きを強く批判しました。



●鉄道の存続や代替手段をめぐり主な論点

	メリット	デメリット
現行	・大量輸送が可能 ・沿線の影響を受けず、定時に運行できる	・鉄道会社が所有する線路などの設備維持費がかかる
上下分離方式に移行	・鉄道会社は運行業務に専念でき、収支が改善される	・鉄道設備を所有する自治体に維持費などの負担が発生する
路線バス	・目的地や需要に応じ、柔軟に路線やダイヤを調整できる	・沿線の影響を受ける。乗客に路線やダイヤを伝える必要がある
バス・タクシー・自転車・徒歩	・沿線の影響を受けづらく、柔軟に路線やダイヤを調整できる	・沿線の影響を受ける。乗客に路線やダイヤを伝える必要がある
バス・タクシー・自転車・徒歩	・大量輸送が可能 ・沿線の影響を受けず、定時に運行できる	・沿線の影響を受ける。乗客に路線やダイヤを伝える必要がある

GXマネー、脱炭素めくり激化する国際競争

GX(グリーン・トランスフォーメーション)：「脱炭素社会を目指す取り組みを通じて経済社会システムを変革させ、持続可能な成長を目指す」との趣旨で推進法が5月12日、衆院本会議で賛成多数で可決、成立した。当初は反対に回った立憲民主党は賛成に転じた。

政府は、脱炭素の実現に今後10年間で官民合わせて150兆円の投資が必要だとし、約20兆円を政府が支出するために国債を発行する内容を盛り込んだ。この財源として2種類の炭素課金(カーボンプライシング)の仕組みを使う。化石燃料の輸入業者などに負担を求める賦課金と、CO2の排出枠を電力会社

に買い取らせる排出量取引。さらに5月31日には、原発の運転期間の延長などを盛り込んだDX脱炭素電源法案が参院本会議で可決、成立した。GX脱炭素電源法案は「束ね法案」と呼ばれ、原子力基本法など5法案を一括改定した。政府が閣議決定したGX基本

方針には、原発の着実な再稼働やその他の理解醸成に国が前面に立つこと、次世代革新炉の開発・開発建設、人材育成、事業環境整備、核燃料サイクルの促進などが含まれる。今回の改悪で原子力基本法に「原子力推進は国の責務」が新たに加えられた。国が前面に立つて原発復権を図る構図になる。原発は2011年の東京電力福島第一原発事故後に運転期間を最長60年と定めたが、原子炉等規制法と電気事業法で原発の運転期間について、審査などで停止し期間を除外し、60年超の運転が可能となった(当初は上限規定の撤廃を狙っていた)。原発は運転開始から時間が経つほど設備の劣化が進む。中性子を浴びた圧力容器はもろくなり、ひび割れなどが起きる。電源ケーブルなどの機能低下やコンクリート構造物の強度も低下する。また停止期間も通常とは違つレベルで経年劣化が進行する。老朽化した原発の危険性はケタ違いだ。



→運転期間から除外されることになり 原発は60年超の運転が可能に

また水素・アンモニアの石炭火力への混焼発電などを打ち出して、燃焼時にCO2を出さないとして石炭火力に20%のアンモニアを混焼してもCO2の排出量はアンモニア分の20%しか減らない。化石燃料の消費削減とは程遠い。

環境と低成長の2つの危機を打破し、環境対策を経済成長の機会と考える「グリーン成長」が世界の「潮流」となっている。再生可能エネルギーの開発や電気自動車(EV)の開発など経済的大転換と国際競争が焦点化している。

再生可能エネルギーは世界の一大産業になっているが、日本は存在感が薄くなり、戦略的な産業育成ができていないとの危機感が募っている。00年代半ばまで日本企業は太陽光発電設備で世界のシェアの半分を占めていた時期もあった。しかし、ドイツに追い抜かれ、さらに中国が国家プロジェクトで輸出攻勢をかけ、

方針には、原発の着実な再稼働やその他の理解醸成に国が前面に立つこと、次世代革新炉の開発・開発建設、人材育成、事業環境整備、核燃料サイクルの促進などが含まれる。今回の改悪で原子力基本法に「原子力推進は国の責務」が新たに加えられた。国が前面に立つて原発復権を図る構図になる。原発は2011年の東京電力福島第一原発事故後に運転期間を最長60年と定めたが、原子炉等規制法と電気事業法で原発の運転期間について、審査などで停止し期間を除外し、60年超の運転が可能となった(当初は上限規定の撤廃を狙っていた)。原発は運転開始から時間が経つほど設備の劣化が進む。中性子を浴びた圧力容器はもろくなり、ひび割れなどが起きる。電源ケーブルなどの機能低下やコンクリート構造物の強度も低下する。また停止期間も通常とは違つレベルで経年劣化が進行する。老朽化した原発の危険性はケタ違いだ。

日本は原発推進に舵 原発60年超運転が可能に

環境と低成長の2つの危機を打破し、環境対策を経済成長の機会と考える「グリーン成長」が世界の「潮流」となっている。再生可能エネルギーの開発や電気自動車(EV)の開発など経済的大転換と国際競争が焦点化している。

再生可能エネルギーは世界の一大産業になっているが、日本は存在感が薄くなり、戦略的な産業育成ができていないとの危機感が募っている。00年代半ばまで日本企業は太陽光発電設備で世界のシェアの半分を占めていた時期もあった。しかし、ドイツに追い抜かれ、さらに中国が国家プロジェクトで輸出攻勢をかけ、

環境と低成長の2つの危機を打破し、環境対策を経済成長の機会と考える「グリーン成長」が世界の「潮流」となっている。再生可能エネルギーの開発や電気自動車(EV)の開発など経済的大転換と国際競争が焦点化している。

環境と低成長の2つの危機を打破し、環境対策を経済成長の機会と考える「グリーン成長」が世界の「潮流」となっている。再生可能エネルギーの開発や電気自動車(EV)の開発など経済的大転換と国際競争が焦点化している。



日本は凋落した。風力発電なども国際競争力はない。

日本にとって最大の問題は電気自動車(EV)をめぐる国際競争だ。他の産業と同様に衰退の道を歩むのかどうか岐路に立っている。

米バイデン政権は、パリ協定(地球温暖化防止の国際条約)に復帰し、50年までに排出量と吸収量を等しくする「カーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)」を掲げ、30年までに新車の50%をEVか燃料電池自動車にするなど強力な環境政策を打ち出した。

空前の軍事費増額の裏付けとなる財源確保法案や軍需産業の育成や国有化なども盛り込んだ防衛産業強化法案(6月8日成立)も審議された。

昨年末の安保関連3文書の改定で23年度から5年間で総額43兆円。敵基地攻撃能力として使つたトマホークなどの長射程ミサイルの取得や開発、弾薬の確保や装備品の維持、整備の費用を大幅に増額した。