

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！

177号 2025年2月17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

東京高裁宛て 行政訴訟署名

1037筆

(25年2月17日)

「あらためて国鉄闘争の旗を、 2・9国鉄集会に470人参加



国鉄闘争全国運動は2月9日、江戸川区総合文化センターで「国鉄分割・民営化による解雇から38

年／2・9国鉄集会」を開催し、470人が結集した。開会あいさつを国鉄闘争全国運動呼びかけ人の金重さんが行い、ユンソンニョル大統領による非常戒厳を粉砕し、政権の最後のな打倒に向かう韓国労働者民衆と民主労総の闘いを報告し、日本の労働運動に必ず大きな影響を及ぼすと述べた。

連帯あいさつは、三里塚芝山空港反対同盟の伊藤信晴さんが耕作権裁判の3・24判決日闘争と3・30三里塚現地闘争の結果を訴えた。在日ミャンマー人のマー・テン・ウーさんは、民主化勢力の命がけの闘いで国軍を追い詰めていることを

報告し、日本政府の国軍支援を許さない闘いを呼びかけた。続いて韓国から鉄道労組ソウル地方本部のカンジョンナム本部長と民主労総ソウル地域本部のキムジノク本部長のビデオメッセージが上映され、社会の根本的変革に向けた熱い連帯表明がされた。

決意表明を、JAM日機労組の山口委員長、船橋二和病院労組の飯田委員長、8・6広島暴徒法弾圧の被告当該、全学連の矢嶋委員長が行った。

川検査派出発止に対する反撃として動労千葉は3月ダイヤ改にはストを構えて闘うと表明した。動労総連合水戸の照沼委員長、動労東京環境アクセス支部の宮本支部長、久留里線と地域を守る会の三浦久吉代表が登壇し闘いの報告と決意を語った。

集会のまとめを国鉄闘争全国運動の呼びかけ人で、動労千葉を支援する会の山本弘行事務局長が行い、国鉄闘争全国運動の15年の闘いを振り返りつつ、解雇撤回を時効で切り捨てた東京地裁判決に怒りを突き付け、署名を拡大して高裁で逆転勝利をもぎり取ろうと呼びかけた。最後に、動労千葉の渡辺剛史書記長の団結カンパニーで集会を締めくくった。

新幹線でATS
Pの設計誤り
JR各社でこの間、信じられない事故が続発している。問題の根本は融合化や「IT企業」化を掲げ、鉄道業務もそこで働く労働者もないがしろにしていることにある。

全日建連運輸連帯労組関西地区生コン支部の武谷新吾副委員長のメッセージと港合同の中村吉政委員長のメッセージが読み上げられた。

国鉄1047名解雇撤回に向けた決意を、動労千葉の中村仁副委員長と弁護団がアピールした。続いて動労千葉の佐藤正和副委員長が、3月末の千葉機関区廃止、鴨

JR東日本は1月27日付で、山形新幹線(福島〜新庄間)と秋田新幹線(盛岡〜秋田間)を走行する在来線車両で、ATS-P車上装置の設計が誤っていたことを発表した。

ATS-Pの照査速度が本来の速度より5〜15%高く設定され、制限速度を超えてカーブに入った場合、本来ブレーキがかかる速度を5〜15%上回らないと作動しない状態だった。

JR北海道では
重大事象の隠蔽
JR北海道で昨年、重大事故の恐れがある事象が2件発生していた。にもかかわらず、どちらも隠されていた。

車に接近に気が付き、3人は待避できた。
しかし実際に非常ブレーキをかけた列車が停止したのは、3人がいた場所を100mほど過ぎて停止した場所だった。

高裁宛署名運動の取り組みを

江戸川区総合文化センターで2月9日に開催された「国鉄分割・民営化による不当解雇から38年／2・9国鉄集会」において、「解雇撤回・JR復帰」高裁署名を全国で取り組むことが提起されました。

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

23年3月2日	川越線・単線区間で上下線電車が同時進入
23年5月23日	JR東海道線で普通電車が貨物線に誤進入
23年6月16日	内房線・上総湊〜竹岡間で感電死亡事故
23年8月6日	東海道線・藤沢〜大船間で電化柱と衝突／内房線の電化柱からひびみが見つかる
24年1月23日	東北新幹線 上野〜大宮間停車・感電事故
24年3月6日	東北新幹線 郡山駅で停止位置を約500mオーバーラン
24年4月2日	東北新幹線 福島駅構内で工事車両のエンジンオイルが漏れて故障
24年8月5日	JR東海・保守用車両「約14年間ブレーキの点検方法を誤り続けていた」と発表
24年9月10日	輪軸不正問題が発覚
24年9月19日	東北新幹線で走行中の列車が分離

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」
「高裁宛署名運動の取り組みを」

JRの主張はすべて嘘だった

動労千葉副委員長 中村仁

国鉄分割・民営化による解雇から38年となりました。日頃より動労千葉、そして国鉄1047名解雇撤回闘争へのご支援ありがとうございます。1047名の当該で、動労千葉の副委員長をやっている中村でございます。今日は高石さんも参加しています。

先ほど副委員長から基調で、トランプ政権の登場とか、戦争情勢、大失業の時代に、国鉄闘争の旗を掲げるという意味を提起させていただきました。私からは、国鉄1047名解雇撤回闘争についてお話をさせていただきます。第3ラウンド

第3ラウンド

1047名解雇撤回をめぐる労働委員会闘争、そして裁判闘争は、第3ラウンドの、本場に最大のギリギリな局面に入っています。

政府は「国鉄改革法がある限り不当労働行為はない」、そう主張してきましたし、JRは「自分たちは国鉄が採用した候補者名簿の全員を採用した。不当労働行為があるなら国鉄だ」と主張してききました。

JRが、1987年に国鉄分割・民営化が始まった当時、私たちが訴えた中で、



「自分たちは無関係だ。採用者候補の名簿作成に関わることではない」と言っていたんですよ。ずっと語ってきたわけですが、このすべてが偽装であったことが明らかになったわけじゃないですか。

不当労働行為の当事者が、その核心をずっと隠して嘘を言った。本当にすべての主張が嘘だったわけです、これを裁判でやってきた。こんな不正義がまかり通っていいはずがありません。

闘えば勝てる

国鉄分割・民営化攻撃は、労働者の団結を分断し、労働組合を解体する大攻撃でした。そして民営化、規制緩和や労働者の雇用や権利を破壊する攻撃の始まりでした。資本の歯どめなき強引な金儲けを野放図にする究極の手段であり、労働者・市民の血肉を使って戦争をできる国にするための攻撃でした。

確かに労働者は生きるために資本や国家のもので働き、仕事をし、それによる賃金を得て暮らしていかなければなりません。1980年当時、40万人いた国鉄労働者を新会社JR20万人にする攻撃に、2人に1人が解雇される攻撃にどう立ち向かうのか。国鉄労働者一人ひとりに突きつけられました。

自分だけが残りたいと組合を脱退し会社の施策に従う者、絶望して自ら退職した労働者もいました。しかし私たち動労千葉は、組合員が団結すれば展望をつかむことができる。全国の労働者が決起し、全国から連帯と支援を受けることは不安もありましたが、勇気をもって、ちょっとやせ我慢をして、国鉄分割・民営化による首切り攻撃に抗して、ストライキを闘いました。

労働者が一つになって団結して立ち向かえば勝利すること、負けないことを、確信と展望を持って掴むことができました。

原状回復が原則

資本や権力が一番怖がっているのは労働者の団結です。先ほど述べたように、動労千葉鉄建公団訴訟で、国鉄分割・民営化の国家的不当労働行為が暴かれ、不採用基準に基づいて労働者をJR不採用としたことは不当労働行為と最高裁で認めさせました。

国鉄民営化をめぐる唯一の画期的な判決でした。不当労働行為についてはさかのぼって原状回復が大原則です。私たちは、解雇撤回、JR復帰・採用以外に私たちの結論はありません。2015年の私たちの最高裁決定、これは動労千葉弁護士・葉山岳夫弁護士を先頭に国鉄闘争全国運動が呼びかけて、全国の仲間が、みなさんが本場に草の根を分けて解雇撤回の全国10万筆運動をしてくれた、その結果の判決でした。

署名運動は、労働者、市民、学生、すべての闘う仲間を団結させる力の原動力になります。ぜひこの署名、ぜひ皆さんの力をいただきたいと思っております。そして高裁が決まりましたら、直ちに皆さんにお知らせしたいと思っております。

裁判所を圧倒しましょう。真実は一つです。労働運動の力で真実を認めさせる。国家権力やJR資本に、「国鉄分割・民営化は間違っていました」と言わせませう。そして高石さんや中村を含め、名簿から削除された仲間を解雇撤回させ、JRに復帰させる。戦争国家づくり、戦争を絶対許さない。そして、「生きさせろ」の声をみなさんと一緒に上げましょう。

埼玉県八潮市 道路陥没事故

全国で老朽化が進む日本のインフラ

埼玉県八潮市で1月28日に発生した道路の陥没事故から2週間以上が経過した。転落したトラック運転手の捜索活動は難航し一時中断されている状況だ。現場は相当の広範囲の下水を集めて処理場まで運んでおり莫大な水量だ。救出活動のためには使用自衛が求められた約120万人は洗濯やお風呂もままならない状況が続いた。

陥没原因の解明はこれからだが下水道管の劣化や老朽化が指摘されている。同様に全国で道路陥没事故や下水道管の破裂事故が起きている。腐食や老朽化は避けられず耐用年数50年と言われるが、八潮市の下水道管は1983年の敷設でまだ50年経っていない。微生物の作用により硫化水素が発生しやすい環境だったとも指摘される。

下水道管は25センチ規模から直径8センチに及ぶ。家庭が丸ごと入るほどに及ぶ。下水道は、日々の快適な暮らしを維持するだけでなく、感染症防止など公衆衛生や豪雨等の浸水被害を防ぐ環境保全など、住民生活に必要不可欠なインフラだ。日本の下水道処理人口普及率は80%を超える。しかし、財政状況の悪化、自治体や民間事業者の執行体制の後退など下水道事業を取り巻く環境は厳しさを増している。



特に地方自治体の下水道担当職員の減少は著しく、ピーク時の1997年度の約6割まで減少している。特に人口5万人未満の市町村ではその4割が職員数5人未満となるなど組織体制が脆弱化している。

職員数の減少と頻繁な異動で十分な引き継ぎも実施できない。特に技術職員が不足し、知識やノウハウの共有、技術力の維持などで困難な事態に直面し、解決能力も失われつつある。職員の負担増加は今後も加速する。老朽化に対応することは非常に困難になっている。

このまま危険な状況に對して広域化や共同化による対応が図られているが、日本でも包括的民間委託やコンセッション方式などによる下水処理施設の民営化が加速している。コンセッション方式は民間事業者の裁量範囲が大きく、利用料金を收受して企業利益とすることもできる。いわば管理運営権を民間企業に譲渡する方式だ。コンセッションは「譲歩・譲与・特権」の意味で石油「採掘」権などの語感だ。静岡県浜松市、高知県須崎市、宮城県、神奈川県三浦市などで始まっている。上記の海外の事例が懸念されている。

道路や鉄道、上下水道や学校、病院や福祉施設など社会インフラは人びとの生活を支える必要不可欠な存在である。その多くが高度成長期に整備され老朽化に伴う施設更新の時期を迎えているが、その維持管理に必要な人材や資金の不足が懸念されている。しかも、その規模は莫大だ。労働運動にも大きな課題である。

職員・予算削減で対応能力を喪失する自治体

海外は再公有化 海外の上下水道の民営化は多くが破綻し再公有化が進む。米国でも陥没事故や橋の崩落は深刻だがもはや定期更新は放棄され壊れたら修繕するの発想に陥っている。水道水に有毒物質が流出し健康被害が生じる事態も起きている。第1期トランプ政権はインフラ再生を公約にしていたが現実には放棄されている。

英国では80年代のサッチャー政権が「小さな政府」「民営化」を推進、水道や電気、ガスや空港などが次々と民営化された。上下水道の民営化で誕生したテムズウォーター社はロンドンを含むイングランド南東部の約900万人への水道供給と約1500万人の下水処理を手掛ける英国最大の上下水道企業となった。さらに各国の水企業を買収し46カ国で上下水道を供給。3大水メジャーとなった。だが漏水対策の失敗や、未処理下水のテムズ川への放出を広範囲に度々行つて約28億円の巨額罰金を命じられるなどして巨額の負債を抱え経営危機に。英国では再国有化が焦点だ。

パリ市の水道はヴェオリア社とエス社に委託されたが、データを改竄して収益を過少申告し、多額の利益を設備投資ではなく政治家などへのロビー活動に投じていた。パリの水道料金は26.5%値上がりした。ベルリン市の水道もヴェオリア社に委託されたが30年間の利益保証という秘密契約が明らかとなり、多大な政治的労力と費用を払って再公有化された。