

# 動労千葉が25反戦春闘スト

## 大幅賃上げ・抜本的な安全対策、久留里線<sup>廃</sup>線計画撤回など要求



# 「動労千葉に結集し共に闘おう」

動労千葉は3月14日始業時から15日終業時まで、ダイヤ改・鴨川派出所廃止、千葉機関区廃止・派出化粉碎、久留里線廃線計画撤回、抜本的な安全対策の実現、25反戦春闘勝利・大幅賃上げ獲得に向けてストライキを闘った。

千葉支社は久留里線（久留里〜上総亀山間）廃線方針を発表した。今回のストは廃線方針を撤回させ、増便によるまともなダイヤを要求として闘った。

鴨川派出所の廃止は安全運行の拠点の廃止であり、会社は検査修繕業務の外注化を「雇用の場の確保」と言ってきた。労働者から職場を奪い、安全を切り捨てる検査派出所廃止は絶対に許せない。

千葉機関区の廃止・派出化をめぐっては、JR貨物は、動労千葉の組織拡大をさせないために新採の配置や千葉機関区への希望者の異動を拒否してきた。結果、平均62歳で列車運行を維持する現実が生じている。内外勤の融合化・1人泊体制化も絶対に認められない。

今回のストはJR東日本はJR東日本は「ストライキ」動労千葉「久留里線廃線反対」などの言葉に多岐にわたる。このストはJR東日本は「ストライキ」動労千葉「久留里線廃線反対」などの言葉に多岐にわたる。このストはJR東日本は「ストライキ」動労千葉「久留里線廃線反対」などの言葉に多岐にわたる。

3月14日、JR東の本線運転・検査業務に従事する組合員、CTISに出向中の組合員がストに突入した。幕張・京葉車両センターで出勤時の宣伝活動を行った。

翌15日はJR千葉駅で動労千葉を支援する会が宣伝活動（写真・下）。「ストライキ」動労千葉「久留里線廃線反対」などの言葉に多岐にわたる。このストはJR東日本は「ストライキ」動労千葉「久留里線廃線反対」などの言葉に多岐にわたる。

最後に国鉄委員長が「トランプの再登場で世界は岐路に立っている」として戦争情勢との対決を訴え、戦争を阻止し、階級的労働運動に向けてストライキ貫徹を訴えた。動労千葉は第2波闘争としてJR貨物・千葉機関区の廃止にストを配置、第3波闘争としては4月1日にCTS本社行動を展開する予定だ。

## 湯川委員長に無罪判決！

### 関西生コン支部弾圧・京都3事件

京都3事件で「懲役10年」を求刑されていた全日建運輸連帯労組・関西地区生コン支部の湯川委員長らに対し、京都地裁川上宏裁判長は2月26日、完全無罪の判決を出した。

「無罪」の報が届いた瞬間、全国から裁判所に駆けつけた250人を超える支援労組、闘う仲間から大きな歓声がわきあがった。胸のすくような勝利だった。動労千葉からも関西委員長を先頭に5人が現場にかけつけ勝利を分かち合った。

合（京都協組）に対し、組合員7人が在籍していた生コン輸送会社の解散にあたって退職金を払う必要があると「いんねん」をつけ、生コンの出荷を阻止して1億5千万円を「おどし取った」というストーリーをねつ造し、「恐喝罪」で起訴していた。しかし判決は、関生支部が「産別・職業別労働組合である」として、所属企業の枠を超えて行動する産別労働運動のあり方を認め、「そもそも、ストライキをはじめとする争議行為はその性質上、労働組合が使用者に一定の圧力をかけ、その主張を

貫徹することを目的とした行為であって、業務の正常な運営を阻害することはもとより当然に予定されている」と、関生支部の闘いの正当性を評価した。そして、この件に関しても、関生支部から1億5千万円を要求した事実が認められず、反対に、協同組合側から解決金を提示したと考えるも不自然ではないと判断。ストライキを含む闘生支部側の一連の行動について、京都協組側に労使協定の履行を求めた行動であり、ストの際には言い争いもなく「脅迫に当たるとは評価できない」と認

7事件で無罪に  
この勝利は、2018年に始まった資本・警察権力が一体となった労働運動つぶしに対し、和歌山事件や滋賀ヒラまき事件での無罪判決に続き、反転攻勢の極めて大きな一歩だ。2月26日の判決で、一連の弾圧にお

# 「赤字」理由の廃線計画許さない

## 動労千葉がJR千葉支社と団体交渉

動労千葉は3月4日、JR千葉支社が昨年11月27日に発表した久留里線・久留里上総亀山間の廃線計画の撤回と5時間30分及び空白時間の解消、地元住民が望む列車運行の実施に向けて団体交渉を行った。

動労千葉は、JRが発表した赤字線区の収支について追及。JR東日本は久留里線について「100万円の1万3580円かかる」「久留里上総亀山間は2億4600万円の経費がかかる」として、「赤字」を理由に全国で初めての廃線を狙っている。

組合側から経費の具体的内容の解明を求めたが、「人件費や駅舎、レール、架線等の設備関係、電気代、油代などが入っているとされるが、具体的には本社が管轄しており回答できない」と具体的回答を拒否する不届な対応を行ってきた。

一方、久留里線・久留里上総亀山間の利用者数は、22年度は「54人」、23年度は「64人」と増加している。しかし、JRの資料にはこの増加が一切反映されていない。この点を問いつたところ「利用者数は、券売機の売り上げ枚数、Suicaの利用者数、現金精算などにより把握している」と回答。

「内房線と地域を守る会」「外房線と地域を守る会」は2月13日、JR千葉支社に対し久留里線の廃線計画の撤回及び3月ダイヤ改定に関する改善を求め要請を行った。両会は、久留里線が地域にとって重要な公共交通機関であり、JRが責任をもって鉄道を維持し、列車の運行を行うことを訴えた。



昨年10月に「久留里線沿線交

### 廃線計画撤回を求め要請行動

#### JR千葉支社に内房・外房を守る両会

2月13日に内房線・外房線と地域を守る会がJR千葉支社への要請行動を行った際、乗客数の把握方法について質問したところ千葉支社の経営戦略ユニットの担当者は「乗客の人数は、運転士がカウントしている」と回答した。

この回答を踏まえて組合側から「乗客数を運転士がカウントすることはあるのか」と確認したところ、「運転士が乗客数をカウントすることはあり得ない」との回答が行われた。

以上のように、久留里線の廃線提案に関する団体交渉は、千葉支社がほとんどの項目で回答を拒否する不当な対応のまま推移した。

久留里線に関しては、沿線住民から「存続して欲しい」「利用したくとも列車が走っていない。列車を増やして欲しい」などの意見や希望がJRや木更津市に上がっている。こうした住民の切実な要望を無視して、「赤字」を理由に廃線化を狙うJRの姿勢を許してはならない。

### 改めて問う国鉄闘争の意義

## 労組破壊・新自由主義と闘う結集軸に

1987年4月の国鉄分割・民営化から38年となります。

総評が解散に追い込まれ連合が結成され、90年代に社会党もなくなり55年体制が崩壊しました。国鉄分割・民営化がその出発点でした。

世界では、ベルリンの壁・東欧・ソ連スターリン主義体制が崩壊し、中国では天安門事件が起きました。「東西冷戦」の終結と同時に湾岸戦争が始まり、その後の中東侵略戦争と内戦の時代が始まります。

国鉄分割・民営化は、20世紀の2つの世界戦争と1917年のロシア革命以降の世界史的な転換期の出来事の一つであったことは間違いありません。それ以降、01年の9・11事件やその後のアフガン・イラク戦争の開始、08年のリーマンショックに象徴される世界金融危機など世界経済は矛盾と暴力性を強めながら「膨張」を続けています。

サッチャーやレーガン、中曽根らが開始した戦争と民営化、規制緩和と社会保障解体、労働根拠が開始した戦争と民営化、規制緩和と社会保障解体、労働



「路線バスで事業を成り立たせるのは困難」「デマンド交通も厳しい状況」とされている。

千葉支社の担当者は「そのような部分がありましたか?」「困難だがバス転換は可能と判断した」と不誠実な回答に終始。

さらに、外房線の特急・通勤快速の復活、ワンマン運転中止、通勤・通学時の両数増、駅ホームと列車間の段差・隙間の解消、危険踏切の安全対策の実施、撤去されたホーム待合室の再設置等が要請された。

組合破壊の新しい自由主義攻撃が40年も世界を覆ってききました。世界中で労働組合や労働者政党などの階級組織が解体・後退を強いられたのも事実です。

しかし戦争と大恐慌の時代の中で国際的な労働者階級の闘いは再び活性化の時代を迎えています。米国の自動車産業で激しいストライキが闘われ、アマゾンなど新興産業での新たな組合結成など労働運動の新たな時代が始まっています。生きるための闘いは労働者の闘争力と団結を強化しつつあります。

それは日本も同じです。約40年間続いていた国鉄闘争の意義を再確認することは重要だと思います。今回は国鉄1047名解雇撤回闘争の出発点を考察したいと思います。

国鉄闘争めぐる攻防

国鉄分割・民営化により87年4月にJRが発足しました。動労や全施労、鉄労は自ら解散してJR総連を充足させ、戦後の日本労働運動を牽引してきた国鉄労働運動において民営化の先兵となったJR総連が「主流派」となりました。

こうした状況の中で戦後労働運動の主軸を担った総評が89年11月に解散し、連合が発足しました。労使協定の右派労組が主流派となり左派の官公労が屈服していく状況でした。

連合結成は「全統統一」と呼ばれましたが、その実態は統一とは程遠く「階級的労働運動」を標榜する勢力を徹底的に排除するものでした。全通や全電通

は急速に右転換し、自治労や日教組も「バスに乗り遅れるな」国労のようになつたら大変だ」と連合に合流しました。

この頃から春闘も次第に「ストなし・ペアなし」春闘がスタンダードになりました。

連合結成に至る右翼的労線労線統一と国鉄分割・民営化による国鉄労働運動解体は一体で進行了りました。逆に言えば国鉄労働運動をめぐる攻防は、総評解散・連合結成の成否を決する大きな持ちつていたのです。

連合結成の時点で、

動労千葉は団結を守り抜き、国労も4万人以上の組合員が踏みとどまりました。そして国鉄分割・民営化反対闘争は1047名闘争として継続し、現在まで続いているのです。

1047名闘争は、直接には90年4月1日に国鉄清算事業団から1047名の労働者が解雇され始めた闘争です。

所属組合ゆえに差別されJRを不採用となつた国鉄労働者は7628人。その大半は北海道と九州の国労組合員でした。不採用者は清算事業団に送り込まれ、3年間の期限付きで「再就職の斡旋」と称して「追い出し部屋」に閉じ込められました。

多くの労働者が生活のためJR以外への再就職や本州JRへの広域採用などの苦渋の決断を迫られました。それでも3年後の90年3月を前に数千人が「解雇撤回・地元JR復帰」を求めて踏みとどまっています。

国労が唯一取り組んだ闘争である労働委員会は各地で組合側完全勝利の命令が出された。しかし国労本部の対応はあくまで90年3月までに清算事業団の労働者を再就職させる方針で、89年6月の臨時大会で国労は「全面一括解決要求」を打ち出す。スト権ストの202億円損害賠償問題も含めた和解路線の出発点です。さらに社会党の田辺書記長と自民党、労働大臣、運輸大臣は「一旦JRに復職させて同日付けで退職」の和解決着を策動しました。

この和解交渉を吹き飛ばしたのが90年3月の動労千葉の84時間前倒しストライキでした。

動労千葉は2波のストで28人が解雇され、12人が清算事業団に送り込まれ40人の被解雇者を抱えています。さらに3桁の組合員が強制配転され満身創痍の状態です。JR体制下の新たな闘いを開始しました。

JRの現場では、強制配転や

結果として「幕引き」作動は粉砕され、清算事業団の労働者を始め全国の労働者に大きな確信と勇気を回復させました。90年4月、1047名があくまで解雇撤回を貫き、日本労働運動史に燦然と輝く1047名の大争議団が結成され、国鉄分割・民営化反対闘争が継続されたのです。(参考文献「俺たちは鉄路に生きる2」)

壊後の闘う労働運動の新潮流運動(11月労働者集会)を呼びかけてきました。

動労千葉84時間スト

JR体制下の初のストライキは、駅の売店やうどん屋への強制配転に対する闘いでした。さらに88年12月の東中野駅の追突死亡事故に対し、1年後の89年12月にJR移行初の本線乗務員ストを決定しました。当時、全国で事故が発生し、動労千葉の反合連転保安闘争はJR・国鉄労働者の共感を集めました。

同時に、このストは直前に迫った清算事業団問題を社会問題に押し上げました。国労は、田辺委員会案に基づき闘争の幕引きを意図して3月19〜21日の72時間ストを設定しました。

国労がストをめぐる動揺する一方、動労千葉は断固ストで闘うことを明確化。会社はスト圧殺のために津田沼連転区などを金網フェンスで囲むなどの体制を敷きました。動労千葉は会社やJR総連のスト破りに対抗し半日の前倒しストに突入。全乗務員がストに突入し、首都圏の鉄道は大混乱に陥りました。国労右派などのスト中止作動が粉砕され、翌日から国労も72時間ストに突入しました。