

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！

193号
2026年6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

9488筆

(26年6月17日)

国鉄1047名解雇撤回闘争の歴史的勝利へ

7・11 千葉市文化センター集会へ全国から大結集を！



戦争と改憲阻止へ 国鉄闘争勝利・労働運動の再生を

戦争反対の先頭に

2月28日のイラン攻撃の初日、横須賀の米軍基地から出撃したイージス艦が放ったとされるミサイルは、ミナソの小学校を直撃し168人もの子どもたちの命を奪いました。この無差別虐殺、許しがたい侵略戦争を許すことはできません。

政府と財界が「春闘満額回答」と欺瞞を誇る裏で、労働者の実質賃金は1996年以来30年下

がり続け、労働者の生活は困窮の極みにあります。医療・介護、社会保障、年金―私たちの生活を支える社会のすべてが崩壊の危機に瀕しているにもかかわらず、膨大な血税が生活破壊と軍拡のために注ぎ込まれて

主義と中国脅威論の宣伝、さらには社会を窒息させるスパイ防止法の制定や改憲へと突進する姿は、かつて日本が歩んだ戦時下の軍国主義そのものです。

いるのです。

しかし、怒りの声は確実に地鳴りとなって響いています。国

会前には何万人という青年や女性たちが結集し、時代を動かす闘いが始まっています。今こそ、



7・16 東京高裁へ大結集を

1047名闘争の歴史的局面

国鉄1047名解雇撤回、そして「解雇撤回・JR復帰」を勝ち取る闘いは、東京高裁において歴史的な大決戦を迎えています。

1月23日に行われた第2回控訴審において、東京高裁の東裁判長は中労委・JR側に對し、「JR設立委員会の不当労働行為を認めないなら証人を採用する」と明言しました。

これに対して中労委・JR側は「認めない」とはっきり回答したのです。それならば、国鉄分割・民営化の真実を知る首謀者・井手（元JR西日本会長）と深澤（JR東日本会長）の証人尋問を行う

ことは、もはや当然の法的手続きであり、絶対に不可欠です。

これまでJR東日本は、「不採用基準は国鉄内部で設定された」

「JR設立委員の指示で策定された事実はない」「葛西（元JR東海会長）がすでに証言しているから尋問は不要」などと強弁してきました。この期に及んで法廷で「偽証」を繰り返すなど、労働者をなめ切った暴挙であり、断じて許すことはできません。

そもそも国鉄1047名解雇撤回闘争の裁判がここまで長引いている原因は、JRが一貫して分割・民営化の薄汚い真実を隠し続けて

労働組合が「反戦」の先頭に立ち、この腐った現実をひっくり返す時です。

改憲・戦争の攻撃

国鉄分割・民営化から39年、私たちは国鉄1047名の解雇撤回を貫き、一歩も引かずに闘い抜いてきました。この攻撃は

単に国鉄労働者だけのものではありません、日本の労働運動を根こそぎ圧殺し、すべての労働者の雇

■国鉄闘争全国運動7・11全国集会

千葉市文化センター・アートホール

7月11日（土）13時（開場12時）

■1047名解雇撤回第3回裁判

7月16日（木）14時・東京高裁101号法廷

※12時30分からデモ（日比谷公園電門）

きたからです。

選別解雇された勤労千葉の組合員は、もともと採用候補者名簿に記載されていません。それを、名簿提出の直前になって急遽策定された不当な「不採用基準」によって狙い撃ちに、排除・解雇したのです。

この隠された国家犯罪の真実を暴

き出したのは、私たちの39年にわたる不屈の闘いです。そして、「不採用基準の策定そのものが不当労働行為であった」ことは、すでに最高裁で確定しています。しかも、その基準作成を指示・決定していたのはJR設立委でした。「JRは選別に一切関与していない」どころか、組合潰しの選別解雇を裏で操り、権限を行使した張本人なのです。

真実を突きつけられてなお偽証を繰り返し、労働者の人生を破壊した

JRを、「時効（除斥期間）」を理由に免罪するなどという司法反動は、絶対に認められません！

署名運動の力

5月13日、私たちは全国の仲間との熱い連帯の力で集められた2911筆（累計8973筆）の署名を東京高裁に提出しました。この重みは、今なお無数の労働者が国鉄闘争に熱い思いを寄せ、新自由主義による首切りへの怒りを燃やし続けていることの何よりの証明です。この力を武器に、私たちは必ずや「解雇撤回・JR復帰」をもぎ取り取ります。

署名提出と同時に、私たちは前回の法廷で示された通り、井手・深澤の証人採用を行うよう強く申し入れました。事実関係を争うと

は「JR設立委の不当労働行為を認めないなら、証人を採用する」と明言したのである。

東京高裁は直後に裁判長を交代させ進行協議を入れて「証人採用」を反故にしようとする画策しています。真実が暴かれることを恐れた司法反動です。

7月16日の裁判は、国鉄解体・首切りの首謀者である井手・深澤を証人として法廷に引きずり出し、真実を明らかにするのかどうかの歴史的な大決戦です。法廷の反動を打ち破るのは、大衆の怒りの力が必要です。

7月11日の国鉄集会の大結集を実現し、その熱量で7月16日の高裁闘争へ攻め上り、井手・深澤の証人採用をぎり取る。

いうのであれば、その事実を知る当人を法廷に引きずり出し、証人尋問を行うのは当たり前の権利です。JR・中労委は卑劣な真実隠蔽をただちにやめよ！

敵は真実が白日の下にさらされることを恐れ、裁判長の強制交代や進行協議の画策など、なりふり構わぬ闇闘いを狙っています。これを打ち破る力は、法廷を包囲する私たちの圧倒的な大衆的怒りと団結以外にありません。

7月11日の国鉄集会へ大結集し、その不退换の熱量をもって7月16日の東京高裁闘争へ攻め上ろう！ 裁判所を労働者の熱気で包囲し、井手・深澤の証人尋問を何としても実現しよう！ 地域・職場の総決起で、闘う労働運動の底力を見せつけるぞ！

あらためて問う
国鉄闘争の意義

全国に吹き荒れる廃線化攻撃と千葉・久留里での闘い

全国で加速するローカル線解体攻撃に対し、久留里線では住民や動労千葉の粘り強い闘いが継続している。JR東日本の廃線届に対して1万4千筆超の署名や集会、デモなどの反撃が続いている。全国と久留里線をめぐる状況を整理したい。

全国でかつてない廃線化攻撃が進められ、JR東日本はついに加速している。先行して大規模な路線削減を進めてきたJR北海道をはじめJR各社は、過疎化や利用客減少を理由に、採算性が低いとされる路線を「バス転換」や「上下分離方式」へ追い込むとしている。

千葉県内でも久留里線の久留里～上総亀山間(9.6キロ)を標的とした廃線手続きが急速に崩壊させる暴挙である。岡山・広島両県にまたがるJR芸備線の備中神代～備後庄原間での国主導初の「再構築協議会」設置を皮切りに、全国で線が次々と廃線の俎上に載せられている。

全国で吹き荒れるローカル線廃止攻撃

JR北海道は2016年「単独では維持困難な線区」として当時の全営業路線の半分に相当する10路線13線区(約1237キロ)を一方的に公表し、大規模な廃線・バス転換攻撃を開始。これまでに石勝線夕張支線、札沼線の北海道医療大学～新十津川間、日高本線の鷲川～様似間、留萌本線の深川～留萌間、根室本線の富良野～新得間といった鉄路が次々と剥がされ、バスへと転換されていった。

その後に待ち受けていたのは、行政が喧伝した「持続可能な交通」では決してなかった。若者の流出や過疎化が加速し、深刻な運転手不足によって代替バス自体の維持すら困難になる状況が各地で発生している。他のJR各社が北海道に続く決定的な引き金となったのが、22年7月の国土交通省「地域の将来と利用環境にあった地方鉄道の在り方に関する有識者検討

認可型」の協議会(再構築協議会)の新設を打ち出した。これを受けてJR東やJR西日本は、それまで企業秘密として隠蔽してきたローカル線ことの詳細な収支や営業係数を相次いで公表。大都市圏の莫大な赤字で地方を支えるという民営化時の建前を公然と投げ捨て、「赤字線区の峻別と切り捨て」へ完全に舵を切った。

岡山・広島両県にまたがるJR芸備線の備中神代～備後庄原間での国主導初の「再構築協議会」設置を皮切りに、全国で線が次々と廃線の俎上に載せられている。

実際は、JRが利用しにくい不便なダイヤへと一方的に減便し、無人駅を増やして利便性を低下させた結果、住民が乗れなくなり利用者が減少したのだ。

久留里線(久留里～上総亀山間)では、JRの一方的な合理化・減便施策によって日中に合計8時間半に及ぶ極端な空白時間帯が作り出された。一日に数本しか走らず、通勤・通学や病院、買い物など日常生活に全く合わないダイヤになれば、住民が自家用車等へシフトせざるを得ないのは当然だ。

乗りたくても乗れない「人為的な利用抑制状態」を自ら生み出しておきながら、「需要がないから廃止する」と切り捨てる手法は最悪のマッチポンプ(自作自演)である。

ローカル線「赤字・廃線論」の欺瞞性

JRや一部の行政担当者は「大量輸送という鉄道の特性を発揮できていない」「誰も乗っていない」などを念仏のように繰り返し、廃線・バス転換の正当性を主張する。しかし、それは経営責任や歴史的経緯を隠蔽する「論理のすり替え」だ。特定の地方区間だけを「輪切り」にして収支を取り上げ「赤字だから廃止する」と主張することは、鉄道の公共性を完全に否定する暴論だ。

輪切りのペテン

鉄道はローカル線から都市部の広大な幹線までが一本のレールで結ばれ、巨大な「ネットワーク(網)」として機能してこそ真価を発揮する。ローカル線を「効率が悪い」と切り落せば、都市部の主要路線や新幹線も衰

因果関係が逆だ

「乗客が減ったから廃線にする」という主張も、因果関係を完全に逆転させている。

の税金処理は合理化された。現在のJR東日本の財務状況は、連結売上高3兆円を超え、当期純利益も数千億円規模に達し、2兆円を上回る巨額の内部留保を保有する。にもかかわらず、連年わずかな数億円程度とされる特定のローカル線赤字を理由に廃線を強行することは、民営化を正当化してきた言説を一方的に反故にするものだ。

「バス転換なら便利で持続可能」の嘘

JRや行政側は、鉄道廃止の代替案として「バスへのモードチェンジ」を提示し、停留所の増設やダイヤの柔軟化で「バスの方がむしろ便利になる」と宣伝する。だが現在の交通業界の客観データと現実を見れば、これが破綻していることは明白である。

深刻な運転手不足

現在、日本の交通・物流業界は深刻な運転手不足(2024年問題)の直撃を受けている。都市部の路線バスや観光バスでさえ、乗務員を確保できずに減便や路線廃止に追い込まれる事態が頻発している。

民間シンクタンクなどの試算では、数年後に全国で3万6千人以上のバス運転手が不足すると指摘され、地方のバス路線は

ず年間わずか数億円程度とされる特定のローカル線赤字を理由に廃線を強行することは、民営化を正当化してきた言説を一方的に反故にするものだ。

地元へ負担押し付け

JR東日本が君津市に提示した「代替交通の運行費用として18年間で20億円を拠出する」という条件は、「問題の先送り」と地方への負担押し付けである。この枠組みでは代替バスの運行主体は君津市とされ、JRは資金を出すだけの立場に退く。

君津市長に抗議

直後の3月16日、君津市弁天公園に70人以上が集結し、君津市役所へ怒りのデモ行進を展開し、市役所を包囲して石井市長へ直接の要請行動を求めた。5月21日には、JR千葉支社に対し第二次分の署名5599筆を突きつけ交渉。署名累計は1万4747筆に到達した。また上総亀山駅での実態調査データ(平日30人、土日70人以上の利用)を提示し追及した。

久留里線廃線反対の取り組みと論点

久留里線の沿線地域では、地域住民と労働組合、専門家などが結びつき、強固な反対運動を構築してきた。

地域集会に130人

25年11月29日、上総公民館に住民ら130人が結集。「久留里線と地域を守る会」が主催し、

意見聴取会で弾効

5月27日、国土交通省による「意見聴取会」が上総公民館にて実施された。形式的な手続きを進めるためのアリバイ作りを狙った公聴会に対し、動労千葉の関委員長や守る会の三浦代表らが陳述人として登壇。関委員長は民営化時の約束違反、輪切り赤字論の破綻、2024年問題の嘘を突きつけ、公聴会を廃線認可絶対阻止の決意を示す場へと変えた。



日本大学の桜井徹名誉教授は「鉄道は社会的共通資本であり、分断に対して全体で対抗すべきだ」と提起。沿線の松丘・亀山地区で