



千葉動力車

中野委員長

JRの異常な実態を

全面的に暴き出す



十二月十二日、中央労働委員会において、清算事業団十二名のJR採用差別事件、第一回審問が行われ、中野委員長が証言にたった。清算事業団闘争の中労委における闘いも、この日をもって結審し、いよいよ勝利命令獲得に向けて大づめの段階に入っている。

JRは、本年二月二十七日、千葉県労委において出された、「三年前に逆って、十二名をJRに採用せよ」との命令を一切履行することなく、不当にも中労委に「再審査」を申し立てた。

この間の中労委におけるJR当局の対応は、まさにごう慢かつ矛盾に満ちたものであった。自ら「再審査」を申し立てておきながら、証人ひとりたててることなく、何ひとつ立証しようとしないのである。彼らがやったことはと言えば、松田・力村の国労事件における証言のコピーをはじめ、厚さにして三〇センチの書証だけを持ち込んで、これで判断しろ、というただそれだけである。

十二日の中野委員長証言は、こうした状況のなかで行われた。審問のなかで中野委員長は、①「職場規律の確立」と称して開始された国鉄分割・民営化の、組合潰し攻撃としての本質、②二波のストライキに対する二八名の不当解雇が、かつて例のない大量不当処分であったこと、③この処分を理由として行われた清算事業団送り、まさに二重の不当性を持つていること、④安全などがなぐり捨てて労務政策・組合潰しを優先させるJRの異常な実態等を全面的に暴き出した。

一方、JR側からの反対尋問は、中野委員長の証言に対する反論などひとつもできず、地労委において全面的にしりぞけられた、「除斥期間」(救済申立が不当労働行為のあった日から一年間をすぎていると無効であるという有効期限)を過ぎているから無効だ(これは全くのウソ・データラメノ)というケチつけだけで、早々と終ってしまっただのである。JRは、またしても十二名の首を切っておきながら、まともな主張すらできなかったのだ。

中労委における闘いは敵を圧倒して、勝利的に結審した。最終陳述書の提出指定日は、二月末である。いよいよ、中労委闘争も大づ

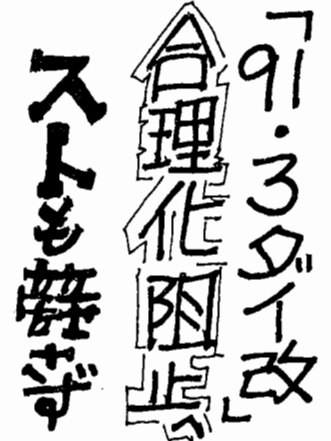
めだ。早期勝利命令獲得に向けて、清算事業団労働者切り捨ての「和解」策動を許さず、全力で決起しよう。解雇撤回・原職奪還を勝ちとろう!

二月十二日JR東日本本社・千葉支社は「九一・三ダイ改」についての概要を提案してきた。それによると、

(1)千葉四〇キロ圏で増発
(2)成田アクセス開業を始め、千葉支社で約七〇〇キロ、全社一〇〇〇キロのおよそ三分の二を占め、一方「効率化」と称して、東北本線など一八線区で列車の廃止と、磐越東線など三線区にワンマン運転の拡大をするというものである。

九一・三ダイ改を期に更に、徹底した合理化とやみくもなスピードアップ、ローカル線の切り捨てをもつて、JR東日本六万人体制へ出向と地獄の労働強化へ突き進むJRの姿勢が明らかになった。

JR東日本 6万人体制の嵐石



一、「通勤特急」の設定 (東京発二〇時以降に、君津行二本・上総一ノ宮行二本新設)

二、房総特急の京葉線移行：外房一二往復、内房一二往復―全列車蘇我停車、空港アクセス輸送の開始、(三月一九日から実施) ①成田エクスプレスの新設：始発駅を新宿・横浜(一部池袋)とし、停車駅は東京のみ、東京―空港間を五三分として、…その為のスピードアップは、現行の曲線、本則十五キロの一二〇K/Hを何と曲線、本則十五キロ、一三〇K/H、また千葉―成田間は、一二〇K/Hという恐ろしい限りのアップだ。車両編成は、三両を基本に東京で分割・併合する。尚、成田快速は一六往復を空港まで延長し、佐倉又は成田で分割・併合し、乗り入れは一両とする。

四、「業務核都市圏ネットワークの整備」と称して、

(1)総武快速・緩行線：現行の輸送体系
(2)京葉線
①表定時分の見直し、
②夜間帯に、線内快速を君津・上総一ノ宮へ各二往復、
(3)総武、成田、鹿島線快速列車の、八街(一往復)佐原(一往復)へ延長運転、
(4)内・外房線 千葉から四〇圏に、デ―タイム一時間一本の快速列車の設定、
五、その他、最終列車のくり下げで、千葉以東各線とも最終は〇時前後となる。

以上が提案の概要であるが、JR当局は今だ、要員・担当区所も、労働条件も、何一つ示していない。その一方で「今後は積極的な広報・宣伝を展開する」として、マスコミ発表を先行させ、強行ありと見えている。

こうした当局の動向に対し、動労千葉は第四定期委員会で、不退転の決意で闘うことを満場一致決定した。

当局の団交の「合理化」形骸化を許さず、あらゆる差別・選別、不当労働行為、組織根絶攻撃粉砕の闘いと結合し、ストライキも辞さず反撃にうつて出る体制をうち固めよう。