



月刊 千葉労働

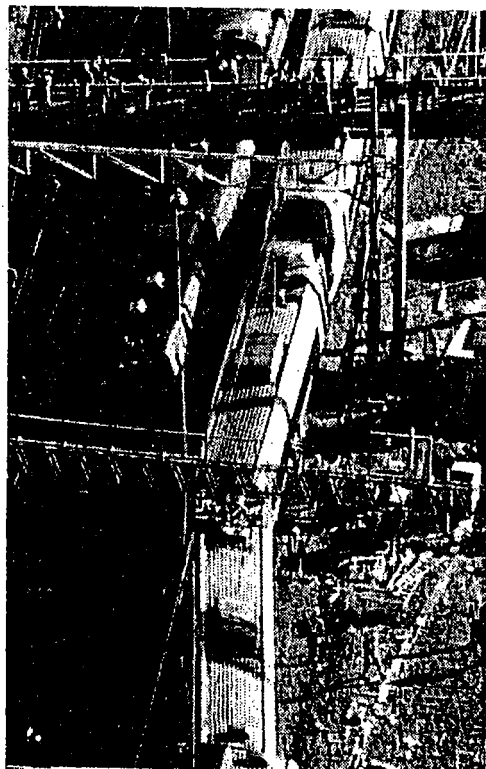
国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号 (動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

97.10.20 No.4678

今年度の最重要課題 差別に風穴を!



中央線衝突事故

動労千葉は、第二五回定期大会で、「強制配転者の原職復帰」「予科生の士職登用」「昇進差別粉砕」の三大懸案要求を、「今年度の最重要課題」として位置づけ、全力で闘いを強化することを確認した。

公務法解雇の全面撤回という画期的な勝利をステップとして反転攻勢を宣言した動労千葉の次なる課題は、三大懸案要求に何としても風穴をあけ、職場から一切の不当労働行為を根絶・一掃することだ。清算事業団一〇四七名の解雇撤回のためにもJR総連・革マル結託体制を打ち破り、強制配転―士職登用差別―昇進差別粉砕の闘いに、組織をあげて起ちあがろう!

完膚なきまでに断罪されたJR

千葉地労委は、予科生の士職登用差別を明確に不当労働行為として認定し、「一九八九年に遡って運転士に登用したものととして取り扱え」とする命令を出している。しかし当局はこれを一切無視して未だ不当な差別を

続けているのだ。

この命令は士職登用を不当労働行為としただけではない。業務移管に始まる動労千葉組合員の士職からの排除を全て違法行為だと認定したのだ。

業務移管について、「きわめて不自然、かつ、作務的である」と判断し、以降の配転攻撃についても「(動労千葉に所属する)運転士を運転職場から意図的に排除、あるいは減少させ、影響力を減退させる目的の下に行なつた行為が引続きなされている」と認定し、予科生に対する差別については、本科入学―ハンド訓練―士職発令という各段階での差別を全て「動労千葉を嫌悪し、差別取扱いを行なった」「組合員に不安と動揺を与え、動労千葉の弱体化を企図して行なった」「昇進基準を恣意的に運用することによって排除した」―JRは、完膚なきまでに断罪されてなおひらき直り続けているのだ。もうこれ以上許すことはできない。

絶対に許さない

われわれは、動労千葉の組合員であるというただそれだけの理由で差別され続けた怒りを忘れることはできない。

五五年予科生は入社から一七年、運転士資格を得てからすでに一二年間がたつ。強制配転者も、「人活以来の配転者はすでに一二年か経過している。昇進差別にしても、JRになって以降主任職に昇進した運転士の実に八割がJR総連だ。動労千葉

十月十四日、予科生を直ちに戻せ!! 配転者を直ちに戻せ!! 予科生を士職にせよ!!

の組合員では、主任どころか、士職への道も閉ざされて未だ二等級の組合員がいるのだ。

当局やJR総連は、十数年間わたって、売店や無人駅などをたらい回しし、われわれの仲間たちを踏みじり続けているのだ。自己保身と動労千葉つぶしのためだけに、人生の最も活力に満ちた時期を奪い、その生活や人格まですりつぶしてしまおうというやり方は「卑劣」としか言いようのない行為だ。われわれは絶対に許しはしない。

大月駅衝突事故の根本原因は?

十月二日、中央線・大月駅構内で、重大な列車衝突事故が発生した。JRは、未だ明確な事故原因を明らかにしていないが、マスコミでは「ATS未投入の疑い」等が主張されている。しかし、根本的な原因はそんなことにあるのではないとわれわれは考える。

今回の事故の当該運転士は二四歳、しかもこの入換え作業は一年十カ月ぶりだったというのだ。前に同じ作業をしたときは二二歳だったということだ。入社後わずか三年で運転士に促成

栽培された直後に担当して以来の作業だったことになる。

この間、新米運転士の重大事故が相次いでいる。衝突にこそ到らなかつたが、習志野運輸区でも、本線に飛びだしてしまう同様の事故が発生している。このときも運転士は、ごく若い運転士であった。

組合差別を最優先して、ベテラン運転士を数多く「塩漬け」にし続ける一方、士職補充の必要性に迫られて、ろくすっぽ教育もしていない促成栽培運転士を次々に登用していくような異常なJRの経営姿勢こそが、大月駅事故の根本原因ではないのか。JRはこんなことをいつまで続ける気なのか!

風穴を開けよう

われわれは、十月二九日の支部代を皮切りに、強制配転―士職登用差別粉砕に向けた風穴をこじ開ける闘いに全力で決起する。何よりも、第一に、ストライキを軸とした職場からの闘いを全面的に強化しよう。第二に、不当労働行為の最大の先兵―JR総連解体―組織拡大の闘いを強化しよう。さらに、違法企業JRの実態を社会的に暴露する取り組みを強化しよう!