



日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号(DC会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番
(公) 043(222)7207 番
FAX 043(224)7197 番

2000.12.15 No 5239

JR東日本の「ニューフロンティア21」 1万人削減の大合理化!

11月29日、JR東日本は二〇〇一年から二〇〇五年までの中期経営構想Ⅱ「ニューフロンティア21」を発表した。

一万人の削減!

この中期経営計画の第一の特徴は、「完全民営化はまさに目前に迫っている」と称して、「完全民営化」を契機に新たな全面的な大合理化に突進することを明らかにしたことにある。

この構想では、「業務の効率化を強力に推進する」「二〇〇五年までに社員数を一万人削減する」ことが打ちだされている。その大合理化攻撃の中心をなす施策が、この間提案されている「シニア制度」―鉄道業務の全面的な外注化攻撃であることが各所に書かれている。「シニア制度」という攻撃がもつ重大な意味がこの中期経営構想によって、まさにあまるところなく明らかになったのだ。

人事・雇用、IT、ローカル線……

だが、提起されているのはそれだけではない。「人事・賃金制度の見直し」「雇用形態の多様化」等の人事制度全体の再編、ITの活用などによる「大胆一層の効率化」、さらには「地域輸送においては、大胆なスリム化を図る」「地方ローカル線は、輸送システム全体を抜本的に見直す」などと称して不採算線区の切り捨てを宣言していること

等、まさに全面的な大合理化計画となっているのだ。

グループ企業 全体の大再編

また第二の特徴は、「グローバル市場経済の一層の浸透」「激しい競争時代の到来」「IT革命、技術革新の急速な進行」「グローバルスタンダードに基づいた連結決算時代の到来」等の情勢認識を振りかざして、JR東日本本体のみならず、グループ企業全体の大再編Ⅱ大合理化を宣言していることだ。

構想には、「グループ会社の再編成を大胆に実施する」「不採算部門からの撤退を迅速に決断する」「業務運営コストの徹底的な縮減」等の過激な言葉が山のように並べられているのだ。つまり「ニューフロンティア21」は、単にJR東日本本体で一万人を削減するというだけでなく、関連企業とそこに働く労働者全てを非情な弱肉強食の世界に叩き込んで、大リストラを強行しようとする攻撃だ。

この構想の「むすび」は、「当然のことながら多くの困難や痛みを伴う」が、これが「企業が生き残り、社員と家族の幸福を実現する唯一の手段」だなどと言う。冗談ではない! 一体この過程でどれだけの労働者が犠牲になるというのか。

JR東日本は、「完全民営」を契機に資本の悪い本質をむきだしにしようとしている。大合理化を阻止しよう。

勝浦運転区廃止差別中労委第1回審問行なわれる(12月8日)

中野委員長、田中書記長が不当労働行為の実態を証言

一月八日、中労委において、「勝浦運転区廃止差別事件」の第一回審問が行なわれ、組合側からは中野委員長、田中書記長が証人として証言を行なった。

まず、中野委員長に対する組合側の主尋問が行なわれ、千葉地労委の反動命令について「勝浦運転区廃止という動労千葉の拠点潰しの不当労働行為について核心に触れていない」と地労委命令を厳しく批判した。また、勝浦運転区の置かれていた位置について「分割・民営化で組合の再編が行なわれたが、勝浦運転区のように全員が動労千葉で分割・民営化の意義を唱える組合が存在することは、会社にとつても嫌悪する対象になっていた」「外房地域に東労組の拠点を作りたいという意志もあり、実際に『鴨川運輸区は東労組が運営する』と公言していた事実がある」と証言し、本来の鉄道業務遂行上の理由ではなく、労務政策を優先した勝浦運転区廃止―鴨川運輸区設置であり、JRとJR総連による動労千葉の拠点潰しのための不当労働行為であることを明らかにした。

証拠の数字を全く説明できず!

一方、会社側からは宮内企画担当課長が証言を行なった。組合側からの反対尋問に対して、宮内証人は、勝浦運転区廃止―鴨川運輸区設置を知った時期が九五年五月冒頭だったと証言したが、当時は車務課長代理という地位にあり、直前まで知らないうこと自体あり得ず、この点についてはまともに証言できないう状況であった。また、要員削減等の効率化について追及すると、会社側が証拠として提出した書類の数字についてつじつまが合わなくなり全く説明ができなくなるという有様であった。

異動の基準に合わない者が多数

次に田中書記長が証言を行なった。まず、千葉支社と交渉の経過等について「全てを隠し、嘘をつきとおすという不誠実な交であった」と結論づけた。また、東京からの異動も含めた運輸士の異動についての中には会社の方針(車掌経験、指導操縦者、小集団活動)について

九名が車掌未経験者であり、半数が基準に達していないこと、また、小集団についても行なっていない者がおり、団交において千葉支社はこうした事実を認めていることを明らかにした。さらに、会社の言う効率化については、勝浦運転区当時よりも鴨川運輸区になってから乗務率が下がったこと、便乗時間も鴨川運輸区設置当時は極端に少なくなつたが本年一月二月ダイヤ改定は六時間近達し、鴨川運輸区設置の非効率性の事実などを明らかにした。

以上のように、不当労働行為の実態を明らかにして中労委の審問はこの日をもって終了し、勝利的に結審した。反動命令を打ち破り、中労委での勝利命令獲得に向けて闘いぬこう。