

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！

133号
2021年6月16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

東京地裁を包囲する署名運動の展開を全国で

国鉄闘争全国運動7・4集会

JR東「現業機関における柔軟な働き方」 関生支部大弾圧に立ち向かう総決起集会

国鉄闘争全国運動は7月4日、千葉市民会館大ホールで全国集会を開催します。関西生コン支部・武建一委員長による「関生弾圧と労働運動の展望を語る」と題した講演を予定しています。関西生コン支部大弾圧との闘いを日本労働運動全体の復権の闘いとしていくかがいま問われています。

求刑8年弾劾

大阪地裁で3月30日、武委員長に対して「懲役8年」の論告求刑がなされました。「罪」とされるものは何もない。生コン労働者のストライキが「威力業務妨害」、企業に法令を遵守させる活動が「恐喝未遂」とでっち上げられたのです。

一般的に、懲役8年の量刑は、殺人や強盗致死といった犯罪に求刑されるものであり、そもそもストライキのような労働組合の正当な活動に対して求刑されるものではありません。

JR東日本は裁判に出てこい

7・2行政訴訟（東京地裁）に結集を

7月2日、1047名解雇撤回・JR復帰と団交開催を求める東京地裁行政訴訟の第4回裁判が開催される。国鉄1047名解雇撤回に向けて傍聴闘争に結集しよう。

JR・政府の番犬

裁判の大きな焦点の一つは、



戦後日本の労働運動は、闘いによって労働者の実力闘争を刑事免責とさせてきました。今回の弾圧は戦前の治安維持法の下

で労働組合の活動家を処罰した時代に逆戻りさせる事態です。この弾圧と軌を一にして、国

では改憲国民投票法改定案の衆院採決が強行され、膨大な個人情報や国家権力の下に集中させて国民を調査・監視できるデジタル関連法

や反基地運動への監視・弾圧を狙う土地利用規制法などが審議・制定されていることは決して無関係ではありません。

JRでの闘い

あらためて、関生支部への弾圧を改憲・戦争と一体の労働運動に対する歴史的な攻撃としてとらえ、「懲役8年」求刑を絶対に許さない闘いを7・4集会と一体で反動判決を許さない街頭宣伝、集会などを全国で組織しよう。

「関西生コン労働組合への弾圧を許さない東京の会」の呼びかけ人でもある元昭和女子大学教授の木下

武男さんは「労働者間の競争を規制するのが労働組合の根源的な機能」であると述べ、関生支部が切り拓いている産業別労働運動を、これからの日本の労働運動再生の展望として語っています。

関西生コン支部の闘いに学ぶで、企業の壁を越え、飲食店や保育や介護などの労働者が業種別や職種別に団結して労働組合を結成する動きが始まっている。関生支部弾圧に対する闘いは日本の労働運動の未来をかけた反転攻勢の闘いです。

このできてしまつたから。ところが、中労委は告知を行おうとしなければ、組合側から行った「訴訟参加申し立て」手続きにも反対している。

前回は、中労委が意見書を裁判所に提出しながら、組合側への送付は拒否していたと

いう衝撃的な事態も明らかになった。裁判で主張書を相手方に渡さないなど、前代未聞のことだ。

意見書の中身も「組合の主張が認められることはないから、JRの参加を認めるべきではない」という意図が透けて見える（裏面に続く）

東京地裁宛て
行政訴訟署名

4850筆

(21年6月15日)

はJRを裁判に引きずりだす攻防に入っています。
討論集会を企画

前日の7月3日には、関連企画として「新自由主義を終わらせる労働運動の再生を」と題した討論集会を開催します。

新型コロナウイルス感染拡大は、医療崩壊をはじめ新自由主義が招いた社会崩壊の現実を明らかにしています。この間の医療福祉労働者のストライキは医療を社会保障として取り戻すことを一つの課題にして闘い、職場の労働者だけでなく患者や地域住民からも多くの支持を得ています。

動労千葉は、内房・外房線でのワンマン運転の導入に対してストライキを闘い、地方切り捨てに反対する住民の怒りや「交通権」を奪われる障害者の怒りと深く結びつきました。

新自由主義によって破壊されてきた労働と社会の再生を一つにして労働運動再生の課題とする新たな取り組みです。職場も社会も動かし続けているのは労働者だということを闘いを通して甦らせていくことです。

労働運動を力強く甦らせるために、7月3日、4日の集会への結果を訴えます。（事務局）

国鉄闘争全国運動7・4全国集会

7月4日（日）午後1時30分（開場午後1時）
千葉市民会館大ホール
千葉市中央区要町1-1（JR千葉駅東口より徒歩7分）

7・3討論集会 「新自由主義を終わらせる労働運動の再生を」

7月3日（土）午後1時30分
千葉商工会議所第1ホール
千葉市中央区中央2-5-1ツインビル2号館

解雇撤回・団交開催行政訴訟

7月2日（金）11時 東京地裁527法廷
(10時15分、東京地裁前に集合)

(表面から続く)

JRを「裁判の当事者」にしないためには「真実」も「道理」も関係ないのか？ JR・政府を守るための「番犬」と化した中労委を許すことは断じてできない！

すべこの真実を

これまで中労委が国がJRを「当事者」としようとしたこととは、JRを裁判に引きずり出すことの大きさを示している。われわれは30年以上に及ぶ闘いの中で、ついに国鉄分割・民営化の隠された真実をすべて暴き出した。国鉄1047名解雇が国家的不当労働行為であり、その責任がJR自身にあることは、もはや誰の目にも明らかだ。真実に触れば、JRの責任を認めざるを得ない。だから、「当事者」にさせまいと必死なのだ。さらに中労委は、齋藤英四郎JR設立委員長が不採用基準の策定を指示した事実について、「国鉄改革法に名簿作成は国鉄が行うと書かれているからJRに責任はない」「事実がどうだったかは関係ない」といつて真実から逃げようとしている。裁判所も、「その点の認否が必要かは今後検討する」とごまかそうとしている。



「動労千葉と共に職場から闘いを」

都内運輸区でピラ配布し訴え

この間、都内の運輸区においてワンマン運転反対や駅無人化反対を訴えてきた。「ワンマン運転」と「事故」の二つのフレーズで勝負した。

明後退勤する労働者に「お疲れ様です。ワンマン運転で事故が発生しました」と声をかける。「えっ！」という表情でピラを受け取る。数人がひと固まりで出てくるからなかなか話しかけるのも難しい。ピラを手を歩きながら読む者、隣からのぞき込む労働者。最初は受け取りを躊躇するが「事故が…」と聞いて受け取る女性労働者。これから出勤の労働者にも手渡す。無視を決め込む者もいる。それでも反応は上々だ。

「ワンマン運転で事故が発生

おそらくエルトターの60代の労働者

「現業機関における柔軟な働き方の実現について」提案

JR東日本は5月26日、「現業機関における柔軟な働き方」を提案した。

鉄道の歴史を覆す

提案内容は第一に、現業機関職名を廃止し、係員、指導係、主任、副長、所長という上下関係を示す名前だけにする。

第二に、駅と乗務員をエリアごとに融合した現業機関(『統括センター』『営業統括センター』)をつくり、そこに「生活サービス業務」「一部支社機能」も融合する。

職名も全廃

規模が大きすぎて統合できない乗務員区も新しい現業機関と兼務・連携させ、エリア内各駅の業務を行うほか、「除草効率化チーム」「地域活性化チーム」などに入れる。

提示された勤務モデルは「エリア内の駅」拠点駅「乗務」除草・除雪、店舗やくらしお届けサービス「企画」などの業務が毎日変わる姿だ。一日の中で「出勤時」「日中時間帯」「夕方以降」と時間ごとに業務が変わる勤務形態も示されている。

第三に、具体的な内容は伏せられているが、「グループ会社再編」を今回の提案と一体で進めると位置づけられている。

融合化と一体で

第四に、同提案を前後して『みどりの窓口』7割削減、月60時間までグループ会社での「副業」制度が提案され、3月ダイヤ改定で大規模なワンマン化車掌廃止が強行され、一挙に拡大している。『ジョブローテーション』同

一担務最長10年で配転」制度の導入や、勤務指定と同じように自由自在に休業を命ずることができる就業規則改悪など、すべてが一体をなす攻撃だ。

第五に、大規模な地方路線切捨て、廃線化が進められようとしている。JR東日本は「23路線(51線区)の輸送モード転換」と称している。それは全体の35%に及ぶ路線だ。

昨年、運転士・車掌の職名を奪って乗務係としたことに続く全職名の廃止は、まさにショックドクトリンだ。さまざま職種で働く労働者とその仕事の専門性を価値のないものとして扱い、際限のない競争に駆り立て、団結を破壊する。

現場は、重い責任がのしかかり、不規則で十分な睡眠をとることもできず神経をすり減らす仕事を24時間守りぬいでいる。それなのに会社は「そんな仕事は何の価値もない。付加価値を生む仕事をやれ。利益を生む仕事をやれ」と言うのだ。

一方、運転・車掌、車両検査、駅、保線、電力、信号通信、機械、建築など、多種多様で膨大な技術分野を持つ鉄道会社に犠牲にしたワンマン化で廃止し

職名全廃して現業部門の融合化、毎日違う業務グループ再編と一体で別会社化—転籍の大攻撃

ていく方策を立てたとしても運転士はそうはいかない。会社は「これからはドライバース運転」と言うが、それは多額の投資が見合う一部の線区だけだ。

つまりJRは運転士をまとめて外注化—別会社とし、融合化で運転士の大リストラを断行し、外注化すれば運転士の養成という現下の最大の矛盾も「解決」できると考えているのだ。

管理者のリストラ

もう一つの狙いは、肥大化した管理部門、管理者層の大リストラだ。JR東日本には1万人超の管理者が存在する。国鉄時代と比べて現場の要員数は全系統で半分以下になったが管理者層だけが膨れ上がった。管理組合つづい労働政策のために管理者を増やしたのだ。そうして管理者を昇進させるために意味のないポストが次々につくられ肥大化していったのだ。

国鉄分割・民営化を契機に社を飲み込んだ新自由主義が、ただ労働者を貧困や格差、非正規雇用に突き落とし、医療や教育を破壊してきたのか。にもかかわらずJRは新自由主義のルールを暴走している。こんなことをしたら間違いなく社会は崩壊し、鉄道は崩壊する。

本当の狙い

職名全廃と融合化は一体の攻撃だ。しかし提案の本当の狙いは単なる融合化ではない。今回の融合化攻撃の最大の特徴は、乗務員区に狙いを定めていることにある。JR東日本の乗務員(運転士・車掌)数は約1万3千人。全体の3割を占める。それがJR本体に残り、そのほかの業務の外注化政策をすり減らす仕事を24時間守りぬいでいる。それなのに会社は「そんな仕事は何の価値もない。付加価値を生む仕事をやれ。利益を生む仕事をやれ」と言うのだ。

分社化と転籍

JR東日本はホールディングス(持株会社)化を考えている。グループ全体を操る機能だけをJR本体に残し、その他の業務は「水平分業」し、無数のグループ会社に移していくということだ(分社化・転籍)。1万3千人の乗務員と肥大化した管理部門に手をつけ、一気にそれを進めることが攻撃の狙いだ。それはグループ会社の大リストラと再編を伴う。グループ会社

動労千葉に結集を

職場にはやり場のない怒りやあきらめや不安が渦巻いている。必要なのは労働組合の再建だ。団結をとり戻して競争を止めることだ。団結した抵抗があれば攻撃は底なしにエスカレートする。動労千葉に結集し共に闘おう。