

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！

137号
2021年10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

東京地裁宛て
行政訴訟署名

5924筆 (21年10月15日)

あらゆる闘いを結集させよう

11・7は日比谷野音へ

国鉄闘争勝利・関生支部弾圧粉碎 闘う労組の全国ネットワークを！

菅政権に代わって岸田新政権が発足しました。「新自由主義からの転換」「新しい日本型資本主義」「アベノミクスの修正」などと言っています。

菅政権に代わって岸田新政権が滴り落ちる。などのゴリゴリの新自由主義路線であることは明かです。

り豊かになれば貧しい者にも富が滴り落ちる。などのゴリゴリの新自由主義路線であることは明かです。

水秀行が座り、他方でトヨタ労組が組織内候補を不出馬とし自民党に露骨に接近を図るなど、連合をめぐっても重大な動きが生じています。

目指す11・7集会は決定的な意義を持っています。都立病院独法化や郵政土曜休配など、あらゆる産別・職場で新自由主義の矛盾と危機に立ち向かい労働運動の再生の突破口をつくらう。11・7日比谷野音へ大結集を！

総選挙情勢と対決し11・7日比谷へ

改憲・戦争と労組なき社会を加速する岸田新政権



11・6労働者国際連帯集会
11月6日(土) 12時30分開場、13時開会
千葉市文化センター5階セミナー室

11・7全国労働者総決起集会
11月7日(日) 正午 日比谷野外音楽堂
午後3時 改憲阻止！1万人行進
(日比谷→銀座→東京駅→デモ)
呼びかけ/全日建運輸連帯労働組合関西地区生コン支部、全国金属機械労働組合連合会、国鉄千葉動力車労働組合、国鉄闘争全国運動、改憲・戦争阻止！大行進



9月29日、国鉄1047名解雇撤回・JR復帰・団交開催の第5回行政訴訟が東京地裁で行われた。動労千葉協議会、動労総連合1047協議会、支援の仲間が集まり闘いぬいた。

東京地裁 “今こそ国鉄1047名解雇撤回へ”
署名運動を強化し裁判所・JRの包囲を

「JR東日本が裁判に参加するかどうかをみて検討する」「もう一度JR東日本に期日を通知する」という。不当労働行為の真実を徹底して明らかにすることこそ、この裁判の最大の焦点だ。そこから逃げることは許されない。裁判所は徹底した審理を行え！

徹底した審理で真実を明らかに
裁判後の総括では、弁護団からJR東日本の訴訟参加について、「JR東日本が裁判に参加しなくても、判決の結果は直接JR東日本に及ぶ。裁判の場に引きずり出したという」と言及された。

でJR東日本を引きずり出した。11・7全国労働者総決起集会に向けてJR東日本を引っ張り出す闘いをさらに進めよう」と訴えた。最後に、中村仁副委員長が次回裁判と11・7労働者集会への参加を訴えた。

11月12日(金) 10時30分
東京地裁527号法廷(9時45分 地裁前集合)

動労千葉 新書記長・副委員長の新体制

JR大再編攻撃に組織拡大で立ち向かう



動労千葉第51回定期大会が9月26日、27日に開催された。

JR東日本は、現業機関で全職名を廃止し業務を融合化するとして「柔軟な働き方」提案などの大再編案を次々に打ち出している。大会は、外注化阻止闘争と反合理化・運転保安闘争の再構築を確認した。

大会あいさつに立った関道利委員長は「コロナが突き出した新自由主義の崩壊は、医療や郵政、自治体、教育などあらゆる現場に広がっている。それはJRにおいて最も鋭く表れている」「職場からの反撃も始まった。CTS幕張事業所は、要員削減の説明

会では労働者の怒りが爆発し、10月実施は阻んだ」として「CTSでの組織拡大は外注化阻止闘争の核心的課題」として過半数労組を目指して組織拡大を全力で闘うことを訴えた。

さらに1047名解雇撤回裁判、関西生コン支部弾圧との闘い、改憲・戦争との闘い、11・7労働者集会への結果を呼びかけた。

運動方針を川崎浩書記長が提案し、外注化阻止闘争の再構築を提起し、外注化が破綻する中で業務の軸を担ってきた国鉄探の退職で業務が回らなくなるのに、JRとCTSは65歳以上の労働者の再雇

用を拒んでいるとして、これを打破するための組合員の統一対応方針を確認した。

途中でかけた映画「棘2」の杉浦弘子監督からあいさつを受けた。

最後に、関委員長は総括答弁、2021年度スローガン案、運動方針案、予算案が全体の拍手で承認された。スト権投票は100%で批准された。

今大会は2年に1度の人事大会で、役員選出では副委員長に中村仁さん、関和幸さん、佐藤正和さん、書記長に渡辺剛史さん、書記次長に佐野正幸さんら新役員体制が選挙管理委員長から発表され、信任投票で全員が信任された。

渡辺書記長は「書記長の任は重いですが、新しい動労千葉として前進させ、がんばっていきたい」と決意を語った。

人が集まった。地元の方や労働組合、護憲団体など多様な人々が呼びかけに加わった。

全国各地で『棘2』上映会 盛況に開催

関西生コン支部支援の大衆的な広がり



関西生コン支部支援を訴えて各地で『棘2』上映運動が展開されている。



千葉では9月23日、上映実行委員会と呼びかけて船橋市勤労市民センターホールで約160



委員会の呼びかけで船橋市勤労市民センターホールで約160

9月26日、大阪・茨木市福祉文化会館で高槻医療福祉労働組合などの呼びかけで上映会。茨木市では2つの生コン会社が解雇撤回の労働委員会命令の履行を拒否し、さまざまな闘いが展開されている。

同日、東京・錦糸町すみだ産業会館では、改憲・戦争阻止！大行進東部実行委員会が上映会。直前の街頭宣伝で参加した人も。

「融合化」提案は外注化・分社化・転籍の大攻撃

JR東日本は2025年まで「みどりの窓口」を7割削減や時間によって改札窓口を閉める駅も増えている。

「指定席券売機」へと置き換えるを発表した。社長の深澤は「駅は切符を売る場所ではない。ビジネスをどう作るか」とまで言い、「車いす案内の削減」「出札・輸送業務の縮小」「常に改札窓口に立っている状態を減らす」など駅業務の大幅削減を公然と打ち出している。

東京でも駅はすでに要員不足となり、新宿駅では「みどりの窓口」の体制はすでに半分に減らされている。要員不足を補うために、休日の買い上げや改札や出札の業務についている労働者をホームに回すことも始まっている。

この数年で駅の外注化も激しく進められた。秋葉原駅もJRの子会社であるJR東日本ステーションサービス(JESS)に丸ごと外注化されている(2019年)。山手線でも高輪ゲートウェイ駅、恵比寿駅、代々木駅、目黒駅、大塚駅、駒込駅、鶯谷駅、御徒町駅、高田馬場駅、新大久保駅、五反田駅、有楽町駅がすでに全面外注化された。

駅によっては終日無人の改札口や時間によって改札窓口を閉める駅も増えている。しかし、JESSのプロパーも一年くらいで辞める人が出てくる。JESSに就職後、研修期間を経て1カ月で辞めた青年もいる。低賃金で昇給もななく、将来に展望がもてないのが理由だ。

「車いす案内の削減」と言われているが、東京では大規模な「車いす対応」駅は「車いす対応」をJRの孫請け会社である警備会社に全面外注化した。警備会社はほとんどがアルバイトの労働者で人が定着しない。JRで60歳を迎えたエリート社員が警備会社に出向して「車いす対応」を担っているのが現実だ。

そのエリート社員も新規で入る人も、65歳になって職場を去る労働者の方が多くなる。1987年の国鉄分割・民営化以降の約10年間は、赤字を理由に現場の新規採用を止めたことが原因だ。外注化している業務はどれも人手不足になり、JRはエリート

社員に対して「65歳以降も働いてくれないか」と頼んでいる状態だ。

また、会社は「みどりの窓口」を7割削減し、「指定席券売機」へと置き換えるというが、特に高齢者は機械の扱いになれていない。切符を購入する際にインフォメーションで遠隔操作によって案内するというのが、結局はうまく伝わらず人が対応せざるを得ない。改札も無人にしてインフォメーション対応にした駅もあつたがうまくいかなかったことでも、遠隔対応がうまくいかなかったことで人を置かざるを得ず、計画は頓挫した。

駅の全面外注化も進んではいないが実際のペースは遅れている。JRは2022年ごろまでに新宿、東京、品川、渋谷、池袋、上野の大規模駅以外はJESSに駅業務を委託する計画だったが進んでいない。実際に秋葉原の全面外注化も計画より1年以上遅れた。2015年には京浜東北線の神田・秋葉原間で電化柱が倒壊するなど大事故が起ころり、労組や市民からも外注化反対の声が上がったためだ。また、受け入れる側のJESSも前述したとおり人が集まっていない。

鉄道業務をすべて自動化することなどできない。例えばJRは、首都圏輸送管理システム(A-TOS)を導入し、今まではポイントの切り替えは各駅ごとに信号係が手動で行っていたもの

5月26日、JR東日本が打ち出した「融合化」提案は、すべての鉄道現業業務を外注化し、分社化・転籍へと労働者を追い落とす攻撃だ。しかし、そこには必ず矛盾が生まれる。闘いによって攻撃を覆すことは可能だ。

経営の視点

編集委員 西條都夫

今期の黒字率の悪化は、コロナ禍が長期化し、厳しい業績の二つが重なったことによる。公的助成が減少し、人件費の削減が難しくなっている。また、固定費の削減が難しくなっている。このままでは、赤字の穴が広がる。今年度の業績目標は、黒字率を10%に引き上げる。赤字の穴を埋めるには、人件費の削減が不可欠だ。また、固定費の削減も重要だ。このままでは、赤字の穴が広がる。今年度の業績目標は、黒字率を10%に引き上げる。赤字の穴を埋めるには、人件費の削減が不可欠だ。また、固定費の削減も重要だ。

上下分離や値上げ浮上

は01年、その改善は、その後の7割に当たる。また、人件費の削減も重要だ。このままでは、赤字の穴が広がる。今年度の業績目標は、黒字率を10%に引き上げる。赤字の穴を埋めるには、人件費の削減が不可欠だ。また、固定費の削減も重要だ。

巨大な矛盾が資本と労働組合の攻防に

よって自動で行えるようにして人を減らした。しかし、異常時の対応は人で行う以外にない。すべてをなくす訳にはいかないのだ。結局、外注化をめぐる資本と労働組合との攻防である。要員を減らすことによっておこる事故もJRにとってはアキレス腱だ。かつての飯田橋駅はホームが大きくカーブしており、一度ホーム要員を廃止した瞬間、視覚障害者がホームと電車との間に挟まれ、そのまま電車が動き出して死亡する事故が起きた。改札も無人にしてインフォメーション対応にした駅もあつたがうまくいかなかったことでも、遠隔対応がうまくいかなかったことで人を置かざるを得ず、計画は頓挫した。