

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！

145号
2022年6月15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

9436筆 (22年6月15日)

署名提出行動へ

裁判長は「そろそろ次の段階を」と結審を画策しています。これに対し、組合側弁護士は新たな主張を展開していること、中労委が不採用基準策定の過程などについて具体的な認否をまったく行っていないことを追及しました。7月22日の次回裁判(15時~5時 法廷)は、中労委側からの認否・反論を受けて行つこととなりました。

再度の7・9全国統一署名行動を

不当労働行為は継続！ JRに採用義務あり

5月25日、国鉄1047名解雇撤回、JR復帰、団交開催の行政訴訟の第9回裁判が行われました(写真は東京地裁前)。

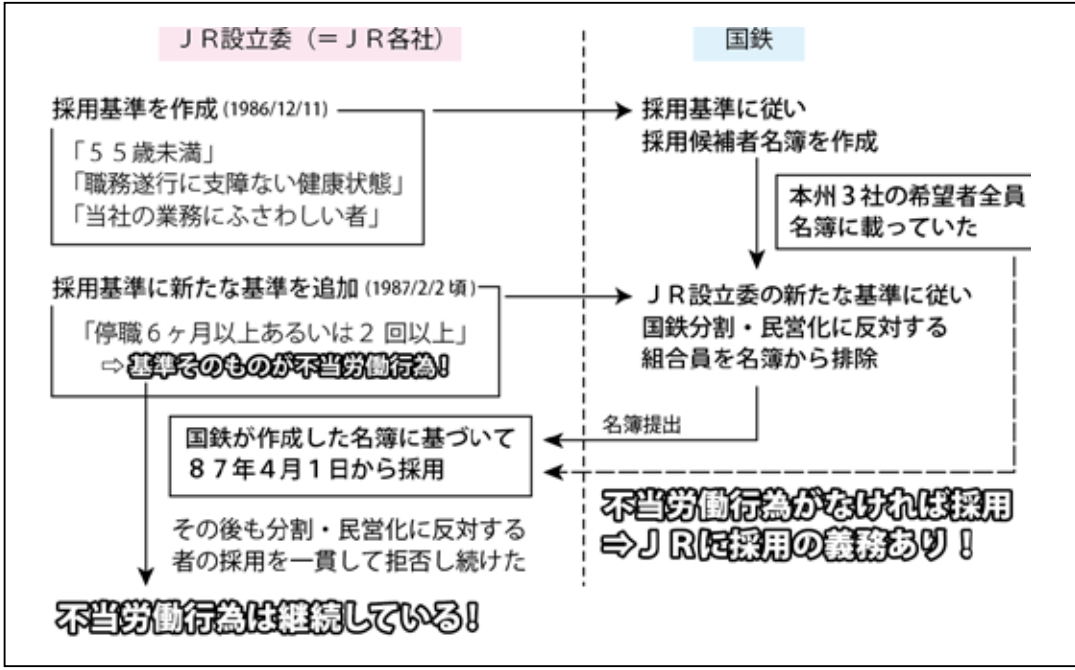
裁判に先立ち署名提出行動を行い、2441筆(総計9255筆)の署名を提出しました。

裁判では、中央労働委員会が「1987年4月の不採用から1年が過ぎている」ことを盾に真実から逃れようとしてい

国鉄1047名解雇撤回

5・25 第9回行政訴訟

署名2441筆提出



労働運動再生へ力を結集しよう

11・6労働者集会賛同人・団体会議

11・6労働者集会に向けた賛同人・賛同団体会議が6月4日、都内で行われました。今回の11月集会は、関西生コン支部・港合同・動労千葉の3労組の呼びかけによる25回目の集会となることから3労組共同アピールを発し、例年よりも早いスタートとなった。

司会を務めた動労千葉の田中康宏顧問は3労組共同アピールの要点として、①関西生コン支部弾圧、「労組なき社会化」攻撃粉砕、②新自由主義との闘い、③戦争反対、④国際連帯の4点を課題として提起。11・6集会の組織化の行動計画をつくろうと呼びかけました。

関生支部の武谷新吾書記次長は、5月28日の関生総決起集会の成功を報告し、現場の闘いを積み上げて11・6集会に結集すると語りました。港合同の木下浩平執行委員は、3労組の呼びかけで11月集会が始まった1998年当時、港合同は数多くの倒産争議を闘っていたと振り返り、3労組共闘の意義を訴えました。

動労千葉の関道利委員長は、JR・国交省の腐敗攻撃を弾劾し、全産業で同様の攻撃が始まっていると指摘し、新自由主義を終わらせる労働運動の形成を提起しました。

討論では、数十人で組合を結成してから組合員のさまざまな課題に向き合い数百人にまで仲間を増やした労組や、地域で地区的な活動を継続し、春闘行動などを行っている地域共闘団体、地域での反戦行動などのつながりから初めて団体賛同となった経験、韓国の旭正規職支会支援闘争をきっかけに地域の労組と新たな結びつきが始まった報告など、新たな闘いの芽が吹き出していることを実感させた。

改憲・戦争阻止！大行進呼びかけ人の高山俊吉弁護士、国鉄1047名闘争行訴を訴えた葉山岳夫弁護士など、多くの人から発言が相次いだ。



ることにに対し、組合側から反論を行いました。

そもそも国鉄とJRは完全に

一体であり、1047名の解雇はJRによる不当労働行為なのです。しかし、国鉄改革法による「名簿を作るのは

国鉄。JRはそれに基き採用しただけだからJRに責任はない」「解雇ではない

このことは国鉄改革法においては「JR設立委員会が作った採用基準の一部」と考える以外にありません。

JR設立委の不当労働行為がなければ、希望者全員が採用候補者名簿に載っていた。名簿に載ればすべての労働者が採用された。排除された組合員も含めて採用されるはずだった。

「1年」の壁を越えれば、すべての真実はすでに明らかになっている。闘いは勝利まであと一歩です。裁判所と中労委を包囲する真実と署名が決定的に重要で

7・16討論集会

7月16日(土) 13時30分

千葉市文化センター

国鉄闘争 7・17全国集会

7月17日(日) 13時30分

千葉市民会館 大ホール

しかし、JRは一貫して採用を拒否し続けてきました。87年4月以降の追加採用の際も、分割・民営化に反対する組合員の採用を拒否し続けました。不当労働行為は今も継続しているのです。「1年」を口実に切り捨てられる問題ではありません。

署名は7月16日、17日の集会で集約します。よろしくお願いたします。(事務局)

鉄道始まって以来の廃線化

国交省検討会が7月に報告 第2臨調型の攻撃

「ローカル鉄道『一挙廃線』が間近に」「ローカル線大虐殺の流れ」(『選択』5月号)

北海道、四国の2社にとって、地方路線の赤字は現状の経営体制下では解消不能であり、35年前の分割時に遡った議論が不可避の問題」(5・23『日経新聞』)。

*

国土交通省に「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」が設置され、日本の鉄道にとつて、国鉄分割・民営化以来の大転換となるであろう重大な検討が進められている。

第1回検討会が開かれたのは2月14日。検討と言ってもあら



その「結

論」とは、

地方ローカ

ル線の存廃

を話し合う

JR(鉄道

会社)と自

治体の協議

会を、国が

介入して設

置するルー

ルを作って法制化し、半ば強制的に大リストラ・廃線化するというものだ。

国交省は「JR旅客6社が運

行する線区の57%が廃線化の基

準(輸送密度が4千人未満)を

下回っている」と危機を告げ、

実際は2千人未満の線区を廃線

化しようとしている。それでも

全線区の実に39%に及ぶ。まさ

に「ローカル線大虐殺」計画だ。

国交省が検討を始めた途端、

JR北海道、四国、九州に続き

JR西日本が「バス転換を含め

て見直しを進める線区17路線・

30区間の収支を公表した。西日

本が運行する線区の28%にあた

る。JR東日本も廃止対象線区

を発表しようとしているが、そ

れは26路線・51区間、全体の

35%に及ぶ。

鉄道の歴史が始まって以来の

大攻撃との対決を!

5・28 関生総決起集会

現場組合員が力強い決意語る

5月28日、大阪市・エルおおさかで「なめたらアカンでー労働運動!関生総決起集会」が開催され、第1・第2会場を埋め尽くす450人以上の大結集となった。動労千葉など全国の闘う仲間も結集した。

今回の集会は、2018年に弾圧が始まって以来、初めて関西生コン労組主催で開催された集会。冒頭あいさつに立った湯川委員長は「働く者にとって、雇用を奪われ、働く場を奪われることは存在を否定されること。組合をつぶすとは組合員を殺すということ。私たちはどんな状況になっても徹底的に闘っていく」と訴えた。

圧巻は、十を超える分会からの現場組合員の発言。刑事弾圧・民事裁判・労働委員会闘争に加え、現場では解雇や職場閉鎖との闘いが継続していき。熱い決意の表明に参加者は共に闘い抜く決意を固め直した。

集会後は、関生支部の旗を先頭に大阪府警本部に対する抗議デモ。「労組弾圧に対して声を上げよう」の訴えに周辺から大きな注目を集めた。



ボーイング 選択と集中で立て続けに墜落事故

新型機 相次ぎ墜落

世界最大の航空機メーカーであるボーイング社の新鋭機737 MAXが2018年10月にインドネシアで、19年3月にはエチオピアでわずか5か月の間に立て続けに墜落事故を起こし、計346人が死亡した。

米連邦航空局(FAA)は最初の事故後、「2、3年ごとに墜落し、最大15件の事故が起き、2900人が死亡する恐れがある」と試算していた。

*

航空業界は再編が著しく、現在、米国のボーイング社と欧州のエアバス社が世界市場を激しく争っている。

エアバス新型機が燃費を15%減らし、格安航空会社などの注文が殺到し、ボーイング社は大きく差をつけられていた。

巻き返しを図るボーイング社は、新型機を白紙から開発したのでは時間も費用がかかるとして、既存の航空機を改良し、エアバス機と同じエンジンを積み

ば手っ取り早く対抗できると考



えた。この経営陣の判断で誕生

したのが737 MAXだった。

しかし、急ごしらえの機体は構造上の重大な欠陥を抱えていた。従来機より大型のエンジン

を載せるには翼の高さが足りず、エンジンの位置を前方にずらしたのだ。このため機体のバ

ランスが崩れた。このため加速

時に機首が上がり失速の可能性があった。そこで機首を自動的に引き下げる制御システムを組

み込んだ。だが、この制御システムのプロシージャに不具合があつたのだ。

杜撰な開発の裏で何が行われていたのか。開発費用を極限的に削減するために新型機を一旦設計することを放棄した。従前の機体に新型エンジンを載せると機体バランスが崩れるにも関わらず、制御ソフトの改造で済ませたのだ。

ボーイング社内では、事故前から制御システムの誤作動を認識していた。しかし技術者は恫喝されて沈黙した。テストパイ

ロットは「自分なら家族をこの飛行機には載せない」のメッセージを残していたことが発

覚した(卑劣にも会社はパイロットに責任転嫁するためにこのメールを公開した)。F

AAもボーイング社に支配されており、素通りだった。

ボーイング社は、コスト削減一本槍で、安全をめぐる責任やコストはすべてサプライヤー(部品の供給者)に押し付けた。

2度の事故の直接の原因は、機体の姿勢を制御するシ

ステムの誤作動が直接の事故原因だったのだが、報道によると制御ソフトは、時給9円(約1000円)程度で働くインドの新卒プログラマーに外注化されていた。

訓練の必要

なしと宣伝

まったくの新型機の場合、パイロットは新たな訓練が必要となる。しかし737シリーズの改良版なので追加訓練の必要がないと宣伝したのだ。訓練は夕

プレットの動画を観るだけと説明された。このこともあつて737 MAXは順調にセールスを伸ばし史上最速の売れ行きとなった。

2機目が墜落した19年段階でMAXはすでに370機が納入され、さらに4600機の受注を抱えていた。ボー

イング社の商用機受注の8割だ。

その頃、ボーイング社の財務

戦略は自社株買いに傾注していた。市場に流通する自社の株式

を買い戻し、「1株当たりの利益」を増やす株主還元の手法の

1つだ。米国でもかつては自社株買いは禁止だったがレーガン政権の時に解禁された。現在の

リーマンショック後にボーイング社が自社株買いを再開したのは2013年。2度目の事故が起きるまでに約7兆円を株主に還元していた。うち7割が自社株買いの資金であつた。

2013年の75億から事故直前には440億までボーイング社の株価が高騰していた。米企業の自社株買いは強烈だ。借金して自社株を買戻し、スターバックスやマクドナルドが債務超過に陥ったこともある。

他方、航空機を白紙から開発するには約1兆2千億円の資金が必要となる。確かに巨額ではあるが、それでも株主に還元した額の数分の1である。

2度の事故で737 MAXの運行は停止となり、生産停止や航空会社への補償などの費用として200億以上の負担となり、ボーイング社は赤字に転落した。さらにコロナ危機で航空需要がなくなり、株価は事故前から半減し、時価総額で約15兆円が消えた。ボーイング社は窮地に陥った。

しかし、引責辞任したミュレンバーク前最高経営責任者(CEO)は退職金として約66億円を手にし、刑事責任も問われていない。

時価総額が40倍に

ボーイング社の「企業文化」を根底から変えたと言われるのがジャック・ウェルチだ。エジソンを創設者とする世界最大の総合電機メーカー・ゼネラルエレクトリック社(GE)のトップを20年務めた人物。

「選択と集中」で世界1・2位の事業だけを強化し、残りを切

*

JR各社も同様に「選択と集中」を徹底し、JR東日本は配当と自社株買いで多い年には年額1千億円を株主のために費やす一方で、外注化と労働者の削減、廃線化でコスト削減を野放図に進めてきた。

その行きつく先は「鉄道崩壊」だ。親自由主義の破綻は、医療・教育・郵政、公共サービスの大崩壊、社会全体の大崩壊をもたらす。対決が必要だ。