

“すべての外注化を撤回しろ”

4・1スト京葉
車両センター 組合員のアピール

■渡辺書記長

本日、武蔵野線車両の機能保全外注化に反対しストに立ち上がった。JRは2000年以降、鉄道業務の外注化を続けてきたが、昨今の事故続発の一因は外注化にあると断言できる。

外注化よりも直営化が必要だ。CTSプロパー社員も本来JRで雇われるべきであり、低賃金・悪条件での労働は許されない。また、4月からの新賃金制度やセカンドキャリア制度も、外注化がなくJRが定年延長していれば起きない問題だ。外注化の目的が管理者のポスト作りであることは明らかである。

喜勢社長は経営会議で「外注化のスキームは破綻している」と述べた。どの面を下げて言うのか。我々は外注化撤回を訴え続け、本日のストを貫徹する。

■車両技術分科会・半田会長

京葉車両センターでは本日よ



り一部の機能保全業務が外注化されるが、たった半年の教育でやらせようとしている。

長年この業務を担ってきた経験から言えば、半年では絶対無理だ。本当に危険極まりない。ひとたび何かが起きれば、当該の労働者に全責任を負わせて終わりにするJR・CTSの姿勢が見えてくる。

センターで働く仲間に向けた。自分たちの仕事が奪われているのに、なぜ黙っているのか。もつと不満をぶちまけ、声を出すべきだ。黙っていれば今後もっとやられてしまう。不当な扱いや賃金について、共に声を出し、闘おう。

■幕張支部・北嶋支部長

京葉車両センターで働く仲間の皆さん、今こそ決起する時だ。このままでは仕事もおろか職場も奪われてしまう。だが、みんなで声を上げれば変えられるし、止められる。

なぜ失敗だった外注化を進めるのか。それは社長の責任逃れだ。グループ会社に全部責任を押し付け、自分たちはもう鉄道を捨てると言っているに等しい。こんなことは断じて許せない。

仲間の皆さん、俺たちはいつでも迎える体制で待っている。一人で悩まず、いつでも相談に来てほしい。一緒に声を上げ、共に闘おう。

あらためて問う
国鉄闘争の意義

中村仁さんの思い・前編（労働学校講演）

1047名被解雇者当該の中村仁さん（労働千葉副委員長）が講師として労働千葉労働学校（3月21日）で行った講義を2回に分けて紹介します（文責・事務局）。

幼馴染と国鉄へ

私は千葉県勝浦市で生まれ育ちました。現在は人口1万4千人ほどの小さな町で、当時から地元で就職先は少なかった。役所、郵便局、電電公社（現在はNTT）、そして最も目立つ就職先が国鉄でした。

高校3年の夏、野球部の活動が終わった後、地元の幼なじみと「国鉄に入ろう」と自然に決まった。内定後、自宅に国鉄の組合員が訪ねてきた。私は国鉄と労働の区別もわからぬまま「入ります」と署名したのですが、その直後、労働の組合員だった親戚から電話が入った。

自分としてはナイーブな性格だったこともあり、このことで落ち込んでしまった。中学時代の野球部の監督が心配して自宅まで来てくれたのだが、その先生の兄が労働の勝浦運転区の支

部長を務めていた人物だったことが後にわかった。こうした縁が、のちの組合活動につながっていくことになるのです。

郡山で機関助手

入社は1978年4月1日付で採用後はドライバー養成予科生として仙台局の郡山機関区に配属された。正直なところ、「郡山」という漢字さえ最初は読めなかった。4月10日に労働千葉地本にあいさつし特急「ひばり」に乗って北へ向かった。

半年間は全寮制の学園で研修を受けた。週末は千葉へ帰る生活だった。初任給は7万円ぐらいで、全寮制で食費がからな

いたため仕送りもできた。当時は「いいところに入ったね」と言われる職場だった。研修後は磐城東線（福島県）を走る機関車の機関助手として乗務した。冬の磐城東線は凍てつく寒さだった。朝暗いうちに機関区へ行き、客車を温めるためにディーゼル機関車のスチームを焚く。走行中のタブレット（通票）受け渡しはミスは許されない。こうした日々の積み重ねが、鉄道員としての私の土台となった。

郡山機関区は労働の組合員ばかりで、当初は特



労働千葉第1波ストライキ（1985年11月28日 千葉運転区）

かしその頃、千葉では動

労働千葉と袂を分かった労働千葉が誕生していた（79年）。東京での春闘集会に本部職員で参加した際、「千葉地本が本部とぶつ

かっている」という話を耳にし、千葉は色々あるのだなと思ったことを覚えている。

電車運転士に

3年後、千葉へ戻ることになった。電車運転士の見習いとして千葉運転区へ配属された。先輩たちはみな労働千葉の組合員だったので、すぐ労働千葉の組合員となった。

私自身、労働組合のイデオロギーに強いこだわりがあったわけではない。ただ一緒にやっている仲間と普通に仕事をしながら言うべきことは言う。それが労働組合なのだろうと考えていた。

総武快速線や房総各線を走りながら、支部青年部の執行委員になった。その後、言われるままに青年部長になった。組合役員としての仕事は、仲間の団結を固めることだった。給料日の組合費集金（労働千葉はチェックオフ協

全員で残る、みんなで闘って残るという決断で第1波ストへ



と社会的な課題が地続きであることを、日々の対話と活動の中で、理屈ではなく感覚として身体に刻んでいった。

「全員で残る」決断

国鉄の赤字問題が政治的な争点となり、ヤミカプキャンペーン（闇手当「空出張」をセンセーショナルに報道し世論誘導や綱紀粛正で組合攻撃を狙ったや分割・民営化に向けた「余剰人員」を生み出すための配転攻撃が始まった。若い運転士から駅に異動させられ、通勤時間帯にホームで乗客を押し込む姿や、非番時にオレンジカードを売る光景が広がった。

「安全は輸送業務の最大の使命」（国鉄安全綱領）——これが私たちの入った時に叩き込まれた国鉄職員の第一の任務だったはず。乗客を乗せて安全に走らせることがすべてだと国鉄自身がポリシーとしてきたのに、こうした事態になった。これは国策が引き起こしたことだ。

生き残るために当局の言うがまま配転に応じたり、「働こう運動」を受け入れるのか、それとも闘って現場に残るか。誰も

が厳しい選択が迫られた。労働千葉は組合大会でストライキによる闘争を決定した。

「例えば2人で一緒に入社したとして、そのうち1人がクビになるかもしれない。その時、誰かが手を引いて自分だけ残ろうと考えるのか」ということだ。当局も解雇にできず、さらに6カ月の停職処分となった。

清算事業団へ
86年12月頃、全員に「希望調書」が配られた。しかし、すでに解雇された仲間には届かなかった。そもそもJRを選ぶ権利自体を奪われていた。

私自身は「JR東日本」と書いたが、87年2月、採用通知は届かなかった。当時はまったく知らなかったが、不採用基準（改革協、後のJR総連の要求で「停職6か月以上、または2回以上の停職」を不記載の基準とした）によって私の名前は名簿から削除されていたのです。

2波のストと処分

労働千葉は86年11月、第1波ストライキに突入した。国鉄職員は公務員なのでストライキ権がなく、違法行為にあたる。当局は「ストに入ったら全員解雇」と繰り返し脅してきた。

当日、私は非番だったため面接ストには入っていない。一方、予備勤務（急病や欠員が発生した際に備えて待機する勤務形態）についていた執行部の先輩は当局に「列車に乗るか乗らないか」を迫られた。乗らなければスト参加とみなされる。当然、彼らは乗らなかった。

第1波ストでは千葉運転区では計7名が解雇に。当局が予備勤務者をあえて呼ばなければ解雇にならなかった人もいる。そう思うと本当に重いことだと感じる。私自身は青年部長として6カ月の停職処分を受けた。

続いて、処分に対する抗議として第2波ストに突入した。当初、勝浦などの乗務員はストに入らない予定だった。しかし、当局は点呼の段階で「ストが行われている場所まで乗務するか」という確認書を取りに来た。組合員として乗務を拒否すれば、その瞬間にストが「拡大」することになる。労働千葉が拡大させたのではなく、当局がストを拡大させたのだ。

第2波ストで勝浦や銚子、館山の各支部長が解雇され、副支部長は6カ月の停職となった。私は第1波ストの停職で乗務できずストには入れなかったので

当局も解雇にできず、さらに6カ月の停職処分となった。

清算事業団へ
86年12月頃、全員に「希望調書」が配られた。しかし、すでに解雇された仲間には届かなかった。そもそもJRを選ぶ権利自体を奪われていた。

私自身は「JR東日本」と書いたが、87年2月、採用通知は届かなかった。当時はまったく知らなかったが、不採用基準（改革協、後のJR総連の要求で「停職6か月以上、または2回以上の停職」を不記載の基準とした）によって私の名前は名簿から削除されていたのです。

今では電車の運転手のまま60歳になった自分とは違う自分が、ここで作られているのだと考えている。（続きは次号）