

# 2・11国鉄集会へ結集を

## 解雇撤回へ新たな労働委員会闘争



2・11国鉄集会に向けて国鉄闘争全国運動呼びかけ人会議を行いました。呼びかけ人の発言を紹介します。(編集責任:事務局) ※写真は昨年2月の国鉄集会。

### 国鉄闘争5本柱で18春闘を

2月11日、全国各地で国鉄集会を開催します。国鉄分割・民営化から31年となり、新自由主義の破綻は社会を覆い、戦争と改憲が戦後最大の焦点となっています。改めて国鉄闘争を先頭に労働運動の再生をめざし、大結集を訴えます。

第一に、外注化・水平分業・分社化・転籍との闘いです。JR東日本は、3月ダイヤ改においてエルダー新制度を提案し、大量退職を逆手にとつて外注化の先兵とする卑劣な攻撃を仕掛けています。東労組は年末に妥結しました。第3の分割・民営化攻撃の中軸であり、新幹線台車亀裂など重大な安全破壊に対する反合・運転保安の闘いです。2月21日から出向無効確認訴訟の控訴審も始まります。

第二に、ローカル線の切り捨て「選択と集中」との闘いです。3月ダイヤ改では、千葉において外房線5本、内房線1本の削減を提案してきました。北海道・九州・四国は黒字路線はほとんどない状況であり、JR東日本も約70路線のうち50路線以上が赤字(営業係数が100超)です。首都圏・近畿圏を除けば東日本や西日本も北海道と変わらない状況です。地方切り捨ての攻撃や学校や病院、あらゆる社会インフラ切り捨ての闘いを焦点化します。

■国鉄分割・民営化で不当解雇から31年  
**2・11労働者集会**  
日時 2018年2月11日(日)午後3時30分(開場3時)  
場所 船橋市勤労市民センター(船橋市本町4-19-6)  
JR船橋駅南口徒歩5分/京成船橋駅東口徒歩3分

第三に、CTS(JR千葉鉄道祭・ピス)における無期転換をめぐる闘いです。動労千葉はCTSによる選別無期転換を狙う就業規則改悪をめぐる闘いを展開し、2018年度の対象者全員の無期転換を勝ち取りました。さらに60、65歳まで働くことができる労働条件を実現する闘いへ入っています。

第四に、国鉄1047名解雇撤回闘争の新たな闘いです。JR設立委員による不当労働行為の直接関与をめぐる団体交渉を要求して労働委員会を開始します。国鉄1047名解雇撤回闘争の具体的な闘いの提起は、外注化との闘い、「選択と集中」の闘い、「働き方改革」との闘い、改憲阻止の闘いなど、労働運動の全課題にとつて決定的な意義を有しています。

### 労働運動として労働委員会を闘う

葉山岳夫 (動労千葉顧問弁護士)

2015年6月の最高裁決定は、被告の鉄建公団(鉄道運輸機構)の上告を棄却し、同時に「解雇を無効とし採用せよ」という動労千葉側の請求も棄却した。しかし、地裁・白石判決、高裁・難波判決の「不採用基準は分割・民営化に反対する動労千葉などの組合員であることを理由とした不当差別である」という判決は維持した。

組合側の請求を棄却した(05年9月15日)。しかし、動労千葉12人については、自らの判決を覆して、国鉄分割・民営化に反対する労働組合の組合員であることを理由とした不当差別として不当労働行為と損害賠償請求を認め、不当労働行為について一定の勝利をもぎ取りました。

この過程において、動労千葉と国鉄闘争全国運動は当時から単なる裁判闘争ではなく労働運動の一環として裁判闘争を闘い、傍聴闘争や署名運動を展開し、最高裁では9次の提出行動、10万筆以上の署名を集めて裁判闘争を展開した。

裁判を労働運動の一環として位置づけて実行された。これが一定の勝利につながった。動労千葉や全国の支援の活動が大きき成果をあげたと思います。ところが、JR東日本は「最高裁決定とJR東日本は無関係」として団体交渉を拒否し、幹旋も蹴っています。

しかし高裁段階において弁護士団は、井手正敬とJR連合の会長らとの懇談会議事録を明らかにした。当時、JR設立委員長だった齊藤英四郎の所へ井手と葛西が出向き、活動家を不採用にする基準の作成を陳情した。

「関与しないから団体交渉の対象にはならない」、国鉄側は名簿作成は設立委員会の基準に基づいてやるから団体交渉の対象にはならないとして、双方も団体交渉を拒否した。

## 解雇撤回・JR採用を求めるJR東宛署名 3万9411筆(18年1月16日現在)

5月に、動労水戸の被曝労働拒否の闘いです。動労千葉の三里塚ジェット燃料輸送阻止闘争の教訓であり、労働運動の可能性を大きく示す闘いです。3・11集会への結集を訴えます。

2・11集会を目的に具体的な運動方針を開始します。労働委員会闘争にあわせて署名運動の新たな展開も開始します。最高裁時の署名運動の地平を継承・発展させます。署名項目に解雇撤回に加えて団交要求を加えます。JR北海道・九州に対する署名運動も検討しています。

国鉄闘争の5本の柱は、自治体や学校、郵政、医療や介護などに共通する課題です。国鉄闘争を一つの結集軸として新自由主義の崩壊状況と対決し、戦争・改憲との決定的対抗軸として闘いぬきます。2・11への大結集を訴えます。(事務局)

# 不当解雇から31年 2・11国鉄集会へ大結集を

伊藤 晃 (日本近代史研究者)

廃線反対の運動には2つの焦点がある。一つは、労働者にとって労働と職場を奪われること。それから地域の生活が奪われる問題です。

労働と職場が奪われる問題は全国で共通課題ですから、一つの署名にできると思う。だけど地域の問題はそれぞれ生活や条件も違う。それぞれの地域で実行委員会などの主体をどうつくるのか。内房線廃止反対運動の教訓を全面的に活かすことを考えなければならぬ。

こういう運動を全国にたくさんつくるのは現在の私たちの力量ではなかなか難しい。当面、主体がある所に力を集中して二つの実践のケースをつくることを考えるべきだと思います。

動労千葉争議団も物販で全国を回っている。地域でどのように考えているか。知恵も出てくるかもしれない。

入江史郎 (スタンダード・ウフキョー 石油自主労働組合委員長)

国鉄闘争にはいろんな可能性がある。安倍が春闘に手を出し

(表面からの続き)

外せと全国に連絡した。ただし、当時の鉄道労連など分割・民営化路線に合致する者は外さなくともいいとして、児童買春などハレンチ行為で停職処分になった者らは採用する格好で名簿の作成をした。

それで設立委員会を2月12日に開き、斉藤英四郎がつくった不採用基準として設立委員会の

ているが、連合が支配者の思い通りにならない現状が安倍をしてそうさせている。われわれが国鉄闘争で30年を超える闘いを持っていることが一番の武器。国鉄分割・民営化の行き着く先が戦争と改憲だ。ここが対決軸であることに揺るがずに確信をもって闘うことが大切だ。しかも動労千葉という分割・民営化と闘ってきた強固な闘争主体を持っている。

署名運動を、連合や全労連を対象にして、どんな小さい組合でも訪ねていって地道にやっていく。これをやりきることだけがみえてくると思う。

労組交流センターや全国の仲間がこの闘争を通して主体になっていくことが一番だ。そこから地域で自分たちの存在に関わる運動を迫られている人びととつながる可能性が生まれる。われわれが主体として闘争をしないうちから潰れていく。

JXホールディングスと東燃ゼネラル石油が1年前に経営統合したJXTGは日本の石油市場の半分以上を占めている。連結売り上げだとトヨタの次の規模。世界的に原油は20年ぐらいい余剰の状態が続いているが競争原理が働いていない。しかし『選別』という雑誌がJXの権力闘争を書いている。これだけ大きくなっても自分たちの意思をまとめきれない。それはJRの中にもある。リニア談合やスパコン疑惑、みんな安倍の側近だ。われわれが国鉄闘争で主体的なプレイヤーになる条件をもっていることはすごいこと。

花輪不二男 (世田谷地区労働組合協議会顧問)

労働組合が非正規労働者を主体的に組織しなければ対抗できない。連合批判だけでなく現場での闘いを求めていかなければならない。労働組合的には非正規労働者の組織化、全国的には切り捨てられる自治体や地域の奮起を促すかたちで署名を全面的に展開していく必要がある。闘う労働組合を擁護して組織していく段階に来ている。

鈴木コンクリート分会も狼煙は上げたけどもどこまで展開できていない。どう拡げていくか。ラッパを吹くだけにはいかない。この一段階を乗り越え

場に決議している。これは労働省の『資料・労働運動史』昭和62年版にも明記されている事実がある。斉藤個人だけでなく、設立委員会も関与している。それが15年6月の最高裁決定で不当労働行為として認定された。国鉄改革法23条5項により

設立委員会のした行為はJRの行為とみなされるので、これは不当労働行為をJRが行ったこと

ていかならないと具体的な組織化につながらない。時代の要請に込められない。

このままいくと戦争になっていく。自衛隊の中で反戦兵士も生まれる。自衛隊へは、運転免許など生きるための資格を求めて入隊する。しかし「海外へは行かない。自衛のための軍隊」という認識は安倍内閣で超えている。権力側の中枢に食い込むような提起が必要だと思う。

鉄道は自治体を結ぶ脈であり、それを断ち切れば、孤立する自治体ができる。それを結びつけていく。今の国鉄闘争全国運動の力量ですべてを取り組むことはできないが、一つひとつ攻めていく。点から線、面、ひとつ地道に闘いを積み上げていく以外にない。

非正規労働者の組織化をどうしたら上げられるか考えています。1047名闘争とつながっていくと信じています。

金元重 (韓国労働運動史研究者)

国鉄闘争全国運動として具体的に今後どう運動していくか。国鉄闘争の主体として要請されていることも多い。昨年は分割・民営化30年で世論を喚起す

るといかにない。これをどのようにつなげるか。ここがJR東日本の最大のウィークポイント(弱点)です。彼らは表面的には「国鉄がつくったものだ。関係ない」と押し通す格好でやるのですが、法律上はJRの行為として現在に至っている。

これをどう突破するかが大きな課題です。初めからJRの不正義性は明らかですが、隠蔽に

るいい機会だったけれど、思ったほどマスコミなどで分割・民営化の問題点を社会化する動きはなかった。むしろ反動派の宣伝だった気がする。

私たちが「労働運動の変革をめざして」を出版したことは大きかったと思う。全国運動の総力を上げてがんばった。分割・民営化について問題点を明らかにし、国鉄闘争の意義を拡げていく闘いとしてやった。本の活用はこれからの課題です。

全社会的に累積し、あるいはあふれ出している分割・民営化の矛盾の実態を集めてつなげていく。本としては動労千葉の視点からしかまとめられていない。それ以外の北海道や九州の状況、国鉄闘争の中で苦勞してきた人がいなくなった。いろいろなことを切り開いていかなければならないと思います。

北海道では大学教授が中心になって廃線問題の運動も始まっている。もう一度、国鉄分割・民営化30年ということで現時点的な意味をもう一度、総ざらいして国鉄闘争につなげたい。

ヒントはある。労働委員会の意義も見えてきました。労働運動だから、そういう原点中の原点

だった甘利の証人調べを決定したこともある。それから激しい反動が生じて、労働委員会が萎縮してしまっただけでなく、状況をどうひっくり返すのかも大きな課題です。

労働運動としての労働委員会闘争は国鉄1047名解雇撤回闘争の大きな柱になる。これは正義の闘いです。弁護団も皆さんと共に闘っていききたい。

12月11日、東海道・山陽新幹線の台車に亀裂が見つかりました。博多発の列車は、名古屋までの間、異臭・異音のなか千人の乗客を乗せて最高時速300キロで走っていました。

ようやく名古屋駅で点検して亀裂が見つかった際には、台車損傷の恐れのためホームから動かさないほどギリギリの状態でした。その後、2本の亀裂と発火の痕跡が確認されました。亀裂は側面14センチと底面16センチ、あと3センチで鋼材が破断していました。

まさに首の皮一枚。そのぞみの最高速度は300キロ、このスピードで脱線すれば、どれほどの惨劇を招いたか。なぜ異常に気づいてから3時間、740キロも運転を止めることができなかったのか。

岡山駅から車両保守の担当者3人が乗車し「うなり音を確認。次の駅で列車を止めて調査すべき」と懸念を示したものの、最終的には新幹線総合指令所に詰めていたJR西日本の指令員が、「走行に問題なし」と判断し、その後も走り続けたことも明らかになりました。

現場からは「運行時間や車両数に余裕が少ないことが背景」

「5分でも遅れたら取り戻せない。遅れを東海に引き継ぐのは心理的な負担がある」との声が広がっています。

05年の尼崎事故(福知山線脱線事故は、前駅までのオーバーランによる遅れを回復する無理

な運転が直接の引き金になりました。その背景には、私鉄との競争に勝つためスピードアップによる所要時間短縮や運転本数増加など目のサービスマネジメントだけを優先したJR西日本の経営姿勢がありました。今回の件は、その状況におよそ変化がないことを示しています。

## 交番検査の周期延伸

深刻な事故の背景には、交番検査の検査周期延伸があります。JR東海や西日本は一昨年春から新幹線車両の交番検査の周期延伸を行いました。東日本も昨年春から実施しました。

その内容は、従来は「30日か3万キロを超えない期間(に検査する)」が交番検査の周期だったものを「45日か6万キロを超えない期間(東海)」「6万キロを超えない期間(東日本)へとほぼ2倍に変更したのです。

検査周期の延伸が事態の背景にあることは明らかです。新幹線での検査周期延伸は開業後初めてのことでした。それを可能にした国交省令の規制緩和にも責任があります。

またJR東日本の新幹線車両には多くの車種がありますが、東海と西日本はN700系で1車種しかありません。多くの知識と技量がなくてもできる体制になっていることを示します。

外注化・下請化を容易にできる

合理化が背景にあるのです。

## 新幹線亀裂 あと3センチで台車枠が破断 なぜ3時間も止められなかったのか?

12月11日、東海道・山陽新幹線の台車に亀裂が見つかりました。博多発の列車は、名古屋までの間、異臭・異音のなか千人の乗客を乗せて最高時速300キロで走っていました。ようやく名古屋駅で点検して亀裂が見つかった際には、台車損傷の恐れのためホームから動かさないほどギリギリの状態でした。その後、2本の亀裂と発火の痕跡が確認されました。亀裂は側面14センチと底面16センチ、あと3センチで鋼材が破断していました。まさに首の皮一枚。そのぞみの最高速度は300キロ、このスピードで脱線すれば、どれほどの惨劇を招いたか。なぜ異常に気づいてから3時間、740キロも運転を止めることができなかったのか。岡山駅から車両保守の担当者3人が乗車し「うなり音を確認。次の駅で列車を止めて調査すべき」と懸念を示したものの、最終的には新幹線総合指令所に詰めていたJR西日本の指令員が、「走行に問題なし」と判断し、その後も走り続けたことも明らかになりました。現場からは「運行時間や車両数に余裕が少ないことが背景」