

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！

97号

2018年6月12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 DDC会館内
TEL 043-222-7207
nationwidemovement@yahoo.co.jp

労働委員会宛署名
248筆 (18年5月16日現在)

全国から7・1へ結集を

国鉄闘争の新たな闘いの開始を宣言



5月28日、動労総連合は1047名解雇撤回をめぐりJR東日本に「解雇撤回・団交開催」を要求して千葉県労働委員会に不当労働行為救済申立てを行った。当該組合員を先頭に結集し、弁護団とともに申立て行動と記者会見をやりぬいた。

5・28 千葉県労働委員会に救済の申立て

「JRは不当労働行為の責任を取れ」

5月28日、動労総連合は国鉄1047名解雇撤回をめぐり、JR東日本に「解雇撤回・団交開催」を要求して千葉県労働委員会に不当労働行為救済の申立てを行いました。
2015年6・30最高裁決定によってJR不採用とした「不採用基準」の策定そのものが不当労働行為と確定しました。その基準の策定を指示したのがJR設立委員長であった齋藤英四郎であり、その基準は第3回JR設立委員会(87年2月12日)で正式に決定されたのです。
国鉄改革法23条では「設立委員会の行為はJRの行為」と規定されています。解雇撤回・JR復帰が当然であり、JR東日本は当事者なのです。

しかしJR東日本は、解雇撤回・団交開催を求める4度の申入れに「当事者ではない」などとして拒否を続け、労働委員会があつせんも拒否しました。
国鉄分割・民営化は戦後最大の国家的不当労働行為であり、労働者が非正規に突き落とされる出発点となりました。安倍政権が「働き方改革」関連法案を

強行しています。国鉄分割・民営化は決して過去の問題ではないのです。

改憲阻止の先頭に国鉄闘争の旗を掲げよう
国鉄1047名解雇撤回！

国鉄闘争 7・1 全国集会

7月1日(日) 13時30分(13時開場)

江戸川区総合文化センター大ホール

(呼びかけ) 国鉄闘争全国運動

最高裁を上回る闘い展開しよう

山本弘行 (動労千葉を支援する会事務局長)

不採用基準の策定をめぐり1987年2月2日から2月16日の間に何が起こったのか。齋藤英四郎・JR設立委員長や葛西、井手らだけでなく、実務を担った国鉄職員メンバーとして今年4月にJR東日本の社長に就任した深沢も名前が出てくる。設立委員には瀬島龍三らも名を連ねていた。
私たちは、最高裁闘争の過程で「暴かれた真実」をパンフレットなどにして全国に訴え10万筆を超える署名を集めた。最高裁が不当労働行為と明確に認めたら不採用基準の決定についてJR設立委員会が組織的に関与している。息をのむような真実がさらに明らかに

なりつつある。
国鉄闘争全国運動呼びかけ人の金元重さんが「この過程の真相をドラマチックに暴きたい」と言っている。私も全く同感、大きな意味があると強く感じています。
解雇撤回・JR採用と団体交渉の開催を要求して千葉県労働委員会に対して不当労働行為の救済の申立てを行いました。まず「調査」ということで当事者双方の主張を聴き、争点や審問に必要な証拠の整理などのやりとりが始まります。まずJR東日本をわれわれの前に引きずり出す闘いです。「調査」は、書面のやりとりが中心

ですが、傍聴も含めて全力で取り組むたい。動労総連合の田中康宏委員長と動労千葉9人と動労福島の小玉忠憲さんの10人の被解雇者を当事者とする闘いですが、これを1047名の闘い、20万の国鉄労働者、そしてすべての労働者の未来をかけた闘いとする決意で闘っていきたい。
「調査」の次は「審問」で証人調べなども行われます。葛西や井手、深沢ら解雇の責任者をすべて証人に引きずりだそう。労働委員会に対する署名運動も始まりました。署名運動の全国的な展開、波状的な署名提出行動は2015年6・30最高裁決定をかちとる大きな原動力となりました。これを超える労働委員会闘争を組織しよう。
7・1全国集会は、国鉄1047名解雇撤回闘争の新たな闘いを宣言します。全国からの大結集を訴えます。

争を闘おう。7・1国鉄集会の大結集を実現しよう。
(争議団の発言は裏面)

●JR東に社員認定求める
国鉄民営化に反対し、JR東日本に不採用になった国鉄千葉動力車労働組合(動労千葉)の組合員ら計10人が28日、同社に対して社員として認めるよう求めて、県労働委員会に救済を申し立てた。

動労千葉によると、組合員らは労組に所属していたという理由でJRの採用基準から排除され、2015年の最高裁の決定で、国鉄の事業を引き継いだ鉄道建設・運輸施設整備支援機構の不当労働行為が認定されている。動労千葉は、JRの設立委員会の委員長が当時、採用基準の策定に関わっていたとし、JR東日本は組合員らを社員として採用しなければならぬ、と主張している。

29朝日

働き方改革法案を廃案へ

腐敗を極める安倍政権打倒！

安倍政権は5月31日、「働き方改革」法案の衆院採決を強行しました。6月4日には、参院本会議に審議入りさせ、国会延長を含めて今国会成立強行を狙っています。

多くの過労死遺族の声を踏みにじって高度プロフェッショナル制度「残業代ゼロ・過労死促進法」を強行しようとしています。それは、単に長時間労働の問題にとどまる攻撃ではありません。

「二度と戦争を許してはならない」「改憲だけは命をかけても止めなければならぬ」——これは、すべての労働運動の原点であり、戦後一貫した最大のテーマです。

JRをめぐって、まさに同じ事態が進行しています。乗務員勤務制度解体提案は、まさに「働き方改革」攻撃そのものです。

「多様な働き方」「育児・介護と仕事の両立」などを口実に、乗務員勤務制度を解体し、賃金制度全体の改悪やグループ会社で働くすべての仲間の権利破壊を狙う重大な攻撃です。

そのために会社は東労組解体に乗り出し、労働組合根絶を狙っているのです。「働き方改革」法案と同時に、安倍政権は「働き方改革」攻撃の先頭陣として、9条解体攻撃阻止の闘いの先頭陣に立ち、社会に渦巻く怒りの声の先頭で、安倍政権打倒の闘いに立ち、それは、労働組合の重大な任務です。



2万7千人が集まった安倍政権の退陣を要求する6・10国会前大行動

権は今国会で国民投票法改悪を強行しようとしています。あくまで改憲・9条解体へ突き進むこととしているのだ。

抜本的な改悪

JR東日本は5月中旬、「乗務員勤務制度の見直しについて」を提案しました。これは乗務員勤務制度の抜本的解体に向けて扉を開け放つものです。

本社幹部は「すでに無人運転ができる技術が開発されているのだから乗務員を特別扱いする必要はない」と公言。会社の提案資料では、「乗務員（運転士・車掌）から、将来は「輸送サービススタッフ」の位置づけになつていきます。運転士でも車掌でもなく「保安要員」程度の位置づけにするというのです。

しかも反対の声を封じるために「育児・介護」「多様な働き方」「ワーク・ライフ・バランス」を口実にしています。「雇用延長」を口実に外注化推進協定の締結を迫った「シニア制度」のやり口と同じです。

乗務員だけの問題ではありません。深澤社長は、乗務員勤務制度は第一歩で、今後、乗務員をすり減らすことなのか。いくら技術が高度化しても置き換えることのできるものです。

それをいくらでも取り替えるのきく将棋の駒のように軽々しく扱う発想、「生産性向上」のかけ声の下に極限的な労働強化や要員削減を強いるようなやり方は許

乗務員勤務制度改悪を許すな！

以外の勤務も見直すと言っています。JR貨物でも、勤務制度底から解体するものです。

考え方を解体

提案では「育児・介護」を口実に朝夕ラッシュ時間帯に、短時間行路を設定するとともに、指導員や支社課員、当務主務（当直）に定期列車への乗務を指定する。乗務員についての考え方の根本的な転換・解体をほらむ内容が提案されています。

早期に短時間乗務してから支社に出勤して勤務するとか、早期に乗務して当直業務をやったり、また夕方に乗務するという勤務を組むというのです。

指導員の場合は短時間行路だけでなく、長時間行路も指定できる提案になっています。しかもその際の勤務指定は、乗務員勤務ではなく「日勤」「変形」「交代」としてしま

乗務労働を片手間仕事のように資格さえ持っていれば誰でも発想です。まさに乗務員勤務制度そのものの解体への第一歩です。これで安全が守れるはずがありません。

それは、本線運転士・車掌の大規模な要員削減につながるのです。朝夕は、指導員、当務主務、支社課員を動員すればいいという発想が導入されれば、間違いなく本線運転士・車掌は削減されます。

支社課員・当直・指導員が定期列車の乗務ワンマン(無人)運転拡大と一体の大攻撃

極限の要員削減

朝夕に短時間行路を設定する一方、「生産性向上」「効率性のさらなる追求」として「拘束時間限度の延長」「乗務割当番内の行路は実乗務割合を増やす」ことが提案されています。

今度さえ乗務員の労働強化は限界を超えています。特にダイヤ改訂に泊行路の明け部分が日勤並に長大化し、乗務中に倒れる仲間が相次いでいます。

それなのに、稠密線区の拘束時間を10~11時間へ、泊行路を20~22時間に延ばす。それに合わせて一般線区もさらに長大化させ、「実乗務の割合をさらに増やす」というのです。

乗務員勤務は、労基法の特例的扱いによって、休憩時間も設定されていない特殊な勤務で定まられていない特殊な勤務です。だからこそ、本来は乗務員の健康や列車運行の安全を守るために、拘束時間や一継続乗務時間等を厳しく制限しなければいけない。それが乗務員勤務制度の任務です。

しかし短時間行路を設定して枠外に出し、それを乗務員ではない者が乗務員勤務制度外で乗務する。その一方で本来の乗務割当番内の勤務は殺人的なロングランになる。それを「お互い様」の精神でやれというのです。

これが「ワンマン運転の拡大」とワンセットで進められようとしています。千葉支社では2020年までに内房線・君津以南、外房線・上総一ノ宮以南、鹿島線のワンマン化が強行され

ようとしています。5両でワンマン運転できる車両も開発されており、ワンマン化は昼間時間帯だけにとどまらないかもしれません。

今回の乗務員勤務制度改悪とあわせて考えれば、要員の激減、運転士の耐え難い負担増が累積的にしかかることになりま

大等が画策されています。乗務員の命も鉄道の安全も顧みず、効率化・利益優先の提案は絶対に許されません。

JR東日本は、この間、「特殊勤務手当(乗務員手当)廃止」を検討していました。今回の提案全体の構造や、「乗務員を特別扱いしない」という発想を考えると、「廃止」が提案されると見なければなりません。別な形の手当を設定するとしても大幅な賃下げ攻撃です。

立報告集



高石正博 (動労千葉争議団)

30年もの闘いになった。不採用の理由も言われずに来たが、裁判の中でやっとなせ解雇されたかが分かった。それが不当労働行為と認められた。不当労働行為がなければJRに採用されたのだから、JRに対して物申すのは当たり前。

皆さんの力を頂いて、JRに

中村仁 (動労千葉争議団)

名簿に載せなかったのが不当労働行為なのだから、その責任はJRにある。JR採用を実現させるために、これからも闘つていこう。そういう闘いを一緒に実現に向けて闘っていき

【提案概要】

- 現行の日中帯に加えて、朝・夕のピーク時間帯にも短時間行路を設定
- 短時間行路を乗務割当番から遊離
- 指導業務、支社業務、当直業務の合間に、定期列車に短時間乗務できる
- 乗務割当番内の行路の実乗務割合を増やす
- 稠密線区の拘束時間限度の延長
- 育児・介護勤務適用者に行路選択制を導入
長時間・深夜労働の勤務制限を緩和

か。いくら技術が高度化しても置き換えることのできるものです。それをいくらでも取り替えるのきく将棋の駒のように軽々しく扱う発想、「生産性向上」のかけ声の下に極限的な労働強化や要員削減を強いるようなやり方は許

それは、本線運転士・車掌の大規模な要員削減につながるのです。朝夕は、指導員、当務主務、支社課員を動員すればいいという発想が導入されれば、間違いなく本線運転士・車掌は削減されます。

今回の乗務員勤務制度改悪とあわせて考えれば、要員の激減、運転士の耐え難い負担増が累積的にしかかることになりま

JR東日本は、この間、「特殊勤務手当(乗務員手当)廃止」を検討していました。今回の提案全体の構造や、「乗務員を特別扱いしない」という発想を考えると、「廃止」が提案されると見なければなりません。別な形の手当を設定するとしても大幅な賃下げ攻撃です。