

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！

69号

2016年2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

JRに法的責任あり 闘いはこれからだ！

新たな署名運動スタート



不当解雇から29年 全国9カ所で国鉄集会 = 詳報次号

1047名の解雇撤回・採用をJRに求める新署名運動を開始します。30数年の国鉄分割・民営化反対闘争は、「JRに責任あり！」の決定的な地平を掲げて直接JR資本に対して解雇撤回・原職復帰を要求する運動として展開されます。10万筆を達成した最高署名を超える署名運動にしたいと考えています。(事務局)

「JRに法的責任あり」の本丸決戦

動労千葉の鉄建公団訴訟は昨年6月30日、ついに最高裁判所をして「不当労働行為意思のもとに不採用基準が策定された」ことを明確に認めさせました。6月7日の全国集会で署名10万筆を達成しました。これは最高

裁決定を強制した大きな力となりました。

最高裁段階では、JR設立委員が不採用基準の策定を指示していた決定的証拠(暴かれた真実)を突き付けました。国鉄

改革法23条第5項は、設立委員の行為は承継法人JRの行為であることを明記しています。国鉄改革法自身がJRに法的責任があることを示しているのです。ここに国鉄改革法は決定的に破綻したのです。

これは30数年に及ぶ国鉄分割・民営化反対闘争における画期的な地平です。政府は一貫して「国鉄分割・民営化の法的根拠は国鉄改革法。この法の枠組みがある限り不当労働行為による解雇ではない」としてきました。JR資本もまた裁判などで「不当労働行為は旧国鉄が行ったことでJR各社にその責任はない」と居直ってきました。

最高裁判所は「暴かれた真実」について肯定も否定もできませんでした。裁判所として不採用基準の策定が不当労働行為であることを認めた上に、それを指示したのがJR設立委員長であることに言及すれば、まさしく国鉄改革法の規定によりJRに法的責任があることを認めるし

かないからです。最高裁判所の沈黙こそが最も雄弁に国鉄改革法の破綻を語っているのです。私たちはここに国鉄改革法を決定的に打ち破ったのです。

同時に私たちは、国鉄改革法に対する拭いがたい敗北主義を決定的に打ち破りました。国鉄改革法をめぐる国鉄労働者階級の意識が一変し、根底からの怒りと行動力が解放される時が来ている。歴史が動き出す時代の到来です。

国鉄闘争の新たな闘いの使命は、新自由主義の出発点である

「JRに法的責任あり」を高々と掲げ、直接JR資本に対して解雇撤回を要求する運動を展開する意義は計り知れません。私たちは、国鉄1047名の解雇撤回とJR採用を要求する新たな署名運動を開始します。1047名全員の解雇撤回・原職復帰の責任をJRにとらせま

す。これは労働運動の側から国鉄分割・民営化に決着をつける新たな闘いです。

この新たな闘いは、安倍政権による派遣労働の全面解禁や残業代ゼロ制度、金銭解雇制度などの労働法制の大改悪、さらには改憲・戦争に対する反転攻勢の闘いです。国鉄分割・民営化から29年、民営化と外注化、非正規雇用化が全社会を覆い、非正規労働者

新自由主義と闘い労働運動再生を

が4割を突破し、月10万円以下で生活する人が2千万人を超えました。社会保障や地域社会が崩壊の危機に瀕しています。軽井沢バス事故など深刻な安全崩壊を引き起こされています。中東や東アジア・朝鮮半島をめぐる戦争情勢が拡大・深化する中で、安倍政権は安法制定

を強行し、「緊急事態条項」などを突破口に夏の参院選で改憲を争点にして正面突破を狙っています。

アベノミクスの破局がはじまる中で、安倍政権は暴力的に労働構造改革」と改憲・戦争に突き進んでいます。もはや何もかもが限界を超えつつあります。国鉄労働者階級の意識が一変し、根底からの怒りと行動力が解放される時が来ている。歴史が動き出す時代の到来です。

国鉄闘争の新たな闘いの使命は、新自由主義の出発点である

「JRに法的責任あり」を高々と掲げ、直接JR資本に対して解雇撤回を要求する運動を展開する意義は計り知れません。私たちは、国鉄1047名の解雇撤回とJR採用を要求する新たな署名運動を開始します。1047名全員の解雇撤回・原職復帰の責任をJRにとらせま

す。これは労働運動の側から国鉄分割・民営化に決着をつける新たな闘いです。

この新たな闘いは、安倍政権による派遣労働の全面解禁や残業代ゼロ制度、金銭解雇制度などの労働法制の大改悪、さらには改憲・戦争に対する反転攻勢の闘いです。国鉄分割・民営化から29年、民営化と外注化、非正規雇用化が全社会を覆い、非正規労働者

最高裁署名を超える署名運動に！

いよいよ本丸であるJR資本に対してストレートに「解雇撤回・JR採用」を要求する運動となります。30年を超える国鉄分割・民営化反対闘争の画期的な地平であり、新たな闘いの展開となります。このことを全国で訴えて具体的行動として署名をお願いしたいと思います。

最高裁署名を超える署名運動にしたいと考えています。一定数の署名を集め、JR東日本への要請行動なども組み合わせたいと考えています。パンフレットやリーフレットも作成しましたのでご活用ください。

署名運動の取り組みを訴える呼びかけ人(団体)、賛同人(団体)を広く募り、最高裁署名を超える陣形をつくりだしたいと考えています。呼びかけ・賛同する会の会員拡大を訴えます。

新署名運動の全国的な展開とJR職場での外注化阻止や被曝労働拒否の闘いを先頭に、国鉄闘争の新たな運動と運動体を拡大させよう。

署名運動の重要な獲得目標の一つは、地域と職場で組織的運動をつくりだすことです。国鉄闘争全国運動、動労千葉を支援する会の会員拡大を訴えます。

出向命令無効確認訴訟 第14回弁論

2月24日(水) 11時30分
東京地裁 527号法廷

JRの「第2の分割・民営化」攻撃と労働法制大改悪を一体で打ち砕こう

事故多発が外注化の最大の矛盾に

JRをめぐる情勢があらゆる面で激変しています。

背景には国鉄分割・民営化体制の劇的な崩壊が始まっていることにあります。JR資本はこの矛盾と危機に対して「第2の分割・民営化」とでもいうべき攻撃によって延命しようとしています。そのことがますますJRの危機と矛盾を深めるものとなっています。

「第2の分割・民営化」攻撃の柱は、鉄道業務の全面外注化

です。JR東日本は「水平分業」を徹底的に押し進め、駅の全面外注化、運転士・車掌も含めた鉄道事業全体の外注化・別会社化に突き進んでいます。

すでに、JR本体を全面外注化するために、先行してグループ企業の大再編・雇用・賃金破壊・転籍攻撃が始まっています。社会全体の総非正規職化の軸にJR「第2の分割・民営化」攻撃が据えられているのです。外注化の最大の矛盾は事故問

題です。JR東日本の清野会長は新年インタビューにおいて「2015年は、安全を担う事業者として、原点を見つめ直した1年だった」と言わざるを得ませんでした。

昨年3月のダイヤ改の目玉であった上野東京ラインは開業以来300日連続の列車遅延を引き起こし、「経営構想V」の最大の施策であった山手線新形車両は運行当日にトラブル続発で運行停止となりました。

さらには決定的だったのが昨年4月の秋葉原―神田間の電化柱倒壊事故でした。この事故が昨年9月に予定されていた秋葉原駅の全面外注化を大幅に遅らせています。

同じく、新年インタビューで富田社長は「JR東日本グループは今、さまざまな『変化点』に直面している」と繰り返し、特に大きな「変化点」は「大量退職」の問題だと言っています。「大量退職」という国鉄分割・民営化の根本矛盾が、事故問題の爆発としてJRを徹底的に追い詰めています。

しかも外注化による雇用と安全崩壊は、軽井沢ツアーバス事故に見られるバスやタクシー、格安航空、建築や食品業界など

すべてに波及する問題となつていきました。「第2の分割・民営化」との闘いは、全産別に共通する闘いです。



ライフサイクル粉砕へ動労水戸スト

「闘っても勝てないではなく、闘わなければ勝てない」と訴えてライフサイクル粉砕でストライキに決起した動労水戸の會澤組合員 (1月29日)

分割・民営化以来の大転換攻撃

そして、JR「第2の分割・民営化」攻撃との闘いは、安倍の労働法制大改悪との闘いと一体です。とりわけ「労働者派遣法撤廃」は国鉄改革法を打ち砕く闘い一つです。

労働者派遣法は国鉄改革法と同じ年に施行されています。

労働者派遣法は「使用関係」と「雇用関係」を分離することによって労働時間や賃金など労働条件の決定から労働者を排除し、奴隷的な人身売買、賃金のピンハネを横行させた戦前の「労働者供給事業」を現代に復活させ、「女工哀史」や『蟹工船』のような労働を全社会に蔓延させるものとなりました。

派遣法は労働基準法の根幹を打ち砕く決定的意味を持ち、国鉄分割・民営化と一体で、その後の労働規制緩和、団結破壊の出発点となったのです。

昨年9月の派遣法大改悪は「85年制定以来の大転換」と報じられているとおり、労働者派遣の全

東京が決戦

「第2の分割・民営化」との闘いは、東京が決戦です。

JR東会長の清野は、「東京圏の成長と地方創生は車の両輪」と打ち出しました。「地方創生」とはローカル線切り捨て

であり、その核心に3・26北海道新幹線開業があります。

新幹線開業は一方で「国鉄分割・民営化後は手をつけなかつた赤字路線の整理に踏み切る」

た赤字路線の整理に踏み切る」(2015年12月26日付日経新聞)と報じられています。

地方切り捨てという「選択」は同時に人、モノ、カネの東京へのさらなる「集中」です。

その象徴に、新宿駅、渋谷駅、横浜駅の周辺再開発を打ち出し、一体ですべての駅の全面外注化を狙っています。安全崩壊と雇用破壊に対する怒りが東京圏に集中します。首都圏の闘いが「第2の分割・民営化」との闘いの要です。

今年春闘をめぐることは、連合は昨年「ベア2%以上」の要求を「2%程度」と引き下げ、自動車や電機など主要製造業の労働組合で構成される金属労協は「経済情勢を考慮」し、ベア要求を昨年要求の6000円以上から「3000円以上」へと「早々と引き下げました。」

組織拡大の16春闘に立ち上がろう

国鉄闘争の新たな闘いの使命は、新自由主義の出発点である国鉄分割・民営化が根本的に間違っていたことを全社会に暴き出し、労働者は団結して闘えば勝てることを示すことです。

これは、私たちが組織拡大の一点にかけて闘うことです。

今回の派遣法改悪が「85年制定以来の大転換」ということ

は、国鉄分割・民営化以来の大転換だと言っています。

国鉄分割・民営化攻撃は、戦後最大の労働運動解体攻撃でした。しかし、労働組合の屈服と協力がなければ、国鉄分割・民営化は成り立たなかつたのです。安倍の労働法制大改悪との闘いを主体的に捉えるなら、国鉄分割・民営化以来の労働運動

は、国鉄分割・民営化以来の大転換だと言っています。

国鉄1047名解雇撤回の新たな闘いは、安倍政権による派遣労働の全面解禁や残業代ゼロ制度、金銭解雇制度などの労働法制の大改悪、さらには改悪・戦争に対する反転攻勢の闘いで

闘いは結局、労働組合の問題に帰着します。

国鉄分割・民営化から30年が経っても敵は国鉄闘争をつぶすことができず、階級的労働運動の前進は「連合を分裂させよ」と言わしめるところまで敵を追い込んでいます。

労働者の総非正規職化で労働者の団結を最終的に解体しようとする攻撃に、私たちは国鉄闘争の新たな署名運動と動労総連合の全国的建設で、膨大な労働者の根底的な怒りと結びつこう

という事です。

全国9カ所の2・14国鉄集会の成功から新たな国鉄闘争開始し、改悪・戦争とJRダイヤ・安倍の労働法制大改悪と闘う16春闘を、職場からのストライキを軸に闘おう。