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！
８０号
2017年1月16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―８ＤＣ会館内
TEL ０４３―２２２―７２０７
nationwidemovement@yahoo.co.jp

不当解雇から30年 2・12国鉄集会へ

1047名解雇撤回！外注化粉砕！第二の国鉄分割・民営化との闘い

今こそ労働運動の復権の時だ

もうたくさん！民営化と競争原理やめろ

国鉄分割・民営化による不当解雇から30年を前にした2月12日、すみだ産業会館で国鉄１０４７名解雇撤回の集会を開催します。全国各地で国鉄集会が開催されます。これまで国鉄闘争支援してきた人びと、あるいは国鉄闘争を知らない若者、労働運動に期待を寄せるすべての皆さんの結集を呼びかけるものです。

国鉄分割・民営化は、戦後最大の労働運動解体の攻撃でした。その後30年どれほど労働者の権利や雇用が破壊されたか。非正規労働者が4割を超えましたが、それだけでは表現できないほど労働運動が力を失い、労働者の権利が破壊されました。

国鉄分割・民営化を実行した中曽根政権は「戦後政治の総決算」を掲げて登場。当時の石油ショックやインフレ、戦後初のマイナス成長の危機感を背景に登場したのが中曽根政権でした。

「戦後政治の総決算」の核心は、ナショナルセンターの総評と、労働組合を基盤とする政党であった社会党を解体することにありました。その焦点が国鉄労働運動でした。中曽根は後に「国労をつぶせば総評と社会党がつぶれることを明確に意識して国鉄分割・民営化をやった」と正直に語っています。

国鉄分割・民営化こそ日本における新自由主義の出発点でした。国鉄のみならずあらゆる公的部門が民営化され、社会的な連帯・紐帯が断ち切られ、雇用や権利、社会保障の破壊が進められました。

〝財閥トップも拘束しろ〟韓国100万人決起続く

ファン首相退陣・財閥追及などを要求し、年末年始以降も闘いが継続している

世界中に新自由主義への怒りが噴出

新自由主義は世界を覆い、あらゆる公共部門に民営化と競争原理が導入されました。私企業が公共部門を支配し、金儲けの手段としました。

英国ではサッチャー政権のもとで新自由主義が〝処方箋〟とされ、あらゆる国有部門を民営化し、通信・ガス・水・電気・鉄道・バス、さらには刑務所まで民営化され、これ以上民営化できる公共部門はないところまで来ました。地方自治体の多くの部門が私企業の傘下になりました。

国民投票による英国のEU離脱は「新自由主義の終焉」と評されています。英国では、サッチャー以来の民営化と金融規制緩和で製造業の衰退と金融業の肥大化が進み、格差の拡大と貧困があまりに深刻化し、人びとは新自由主義の拒絶を開始したのです。

同様の事態は、米国でのトランプ大統領の誕生でも示されました。レーガン政権以来の、国営企業を民営化し、規制緩和と大企業優遇の新自由主義は、貧富の格差を拡大し、福祉を破壊し、若者は学費を借金で賄わざるを得ず、借金返済のために働く人生を背負うようになったのです。新自由主義とその支配者に対する人びとの怒りを取り込みトランプが台頭したのです。

韓国ではパク政権に対し最大時230万人が怒りのデモに立ちました。大統領の腐敗が契機ですが根底には新自由主義に対する蓄積された怒りがあります。

韓国は20年前のアジア通貨危機に際しIMF（国際通貨基金）の構造改革プログラムを受け入れ、典型的な新自由主義の道を突き進みました。

公共部門では大規模な人員削減と民営化が強行され、労働部門では解雇自由化を進める整理解雇制を導入し、派遣労働の自由化など非正規雇用を空前の規模に増大させました。規制緩和や貿易自由化によってサムソンなど一握りの企業だけが繁栄する結果となりました。

若者の非正規雇用は世界に例をみないほど拡大し、恋愛・結婚・出産・マイホーム・人間関係・夢・就職の7つを諦めた「七放世代」と呼ばれています。規制緩和はセウォル号事故をもたらし、他方でサード配備など戦争の危機が煽られています。韓国社会を覆う矛盾に対する怒りが噴き上がっているのです。その先頭には80万人組合員を擁する民主労総が闘っています。

今こそ階級情勢を転換させる時だ

新自由主義は、英サッチャーによる炭労攻撃、中曽根による国鉄分割・民営化など労働組合への攻撃から始まりました。労働組合の後退と支配者たちへの譲歩が新自由主義の〝条件〟なのです。これは逆説的に労働組合の復権こそが新自由主義を打ち破るパワーであることを示しています。

世界中で新自由主義への根底的な怒りが爆発しています。世界的に力ある労働組合運動の登場への転換が始まったことを示すものです。

国鉄闘争全国運動は、「国鉄闘争の火を消すな！」と闘いを継続し、ついにJR採用差別裁判において一昨年6月30日、最高裁をして不当労働行為を明確に認めさせ、地裁では「相当程度において（JR東日本に）採用されていた可能性があった」とハッキリと認定させました。

国鉄１０４７名解雇撤回闘争は戦後最大の労組破壊攻撃と30年間闘ってきました。日本の労働運動の歴史において国家をあげた攻撃に対しこれほど長期に非妥協的に闘争を貫いた歴史はありません。

今こそ階級情勢を転換させるときです。韓国の民主労総の闘いに続こう。私たちは、労働運動再生の希望を甦らせるために１０４７名解雇撤回闘争の旗を再び高く掲げ、再度の闘争陣形の構築を訴えます。労働運動再生のあらゆる努力を今こそ国鉄１０４７名解雇撤回闘争のもとに結集させ、今こそ労働運動を復権させよう。

解雇撤回・JR採用を求めるJR東宛署名 2万6888筆（17年1月16日現在）

国鉄分割・民営化反対！１０４７名解雇撤回！

国鉄分割・民営化で不当解雇から30年

2・12国鉄集会

日　時　2月12日（日）午後6時（開場5時半）
場　所　すみだ産業会館8階サンライズホール
東京都墨田区江東橋3―9―10
（JR錦糸町駅前の丸井錦糸町店8階）

強制出向無効確認訴訟 第3回証人尋問

〝外注化は雇用・安全・団結を破壊〟

動労総連合の強制出向無効確認訴訟の第3回証人尋問が1月14日、東京地裁民事第11部で行われた。今回の証言は、動労千葉の田中康宏委員長が立ち、さらにJR側JR東日本本社の池田証人への尋問が行われた。

田中委員長は、外注化に反対した理由について「外注化は雇用と労働者の権利と鉄道業務の最大の使命である安全を破壊し、労働組合の団結を破壊する」と証言。とりわけ鉄道の安全破壊について「外注化で責任の所在があいまいにされた。外注化で業務の責任はJR千葉鉄道サービス（CTS）などの受託会社に移るが、CTSはこれまで検修業務をしたことがなく、責任は取れない。結果として、誰も安全に責任を取らなくなった」と指摘した。

また動労千葉がCTSでストを構えた場合、動労千葉組合員が担っている業務をJRはCTSに発注せず、JR側が業務を行うという形でスト破りが行われている事実を突きつけた。

さらに偽装請負をごまかすために構内入換信号や合図を「作業指示ではなく単なる情報提供」とするJRの主張について「鉄道業務のイロハのイを否定するもの。信号は厳格な指示で信号がなければ車両は絶対に動かせない」と証言した。

JR側弁護士の反対尋問は、過去の判例をあげつらうことなどに終始、まともな反論は何ひとつできなかった。

会社側の池田証人は、原告代理人の反対尋問に対し「グループ会社のプロパー（直雇い）社員の中には、清掃だけでなくいろんな仕事がしたい方が大勢いる。検修や構内の仕事もしたいという彼らの希望をかなえ、労働密度を上げればコストダウンにつながる」と言い放った。

低賃金のプロパー労働者に、清掃も検修も構内運転もすべてやらせるというのだ。傍聴席は怒りの声で騒然となり、裁判長は不当にも退廷を命じた。

さらに原告側証人は「JRの車両センターの所長が乗務員指導管理者になる」と答えた。JRの所長が外注先の労働者を指導管理すれば偽装請負となる。

組合側は、会社が出向期間を原則3年としたことを追及すると証人は「3年は目安。3年で出向を解除する計画はなかった」と証言。裁判長も「10年で出向を解消する計画を立てたのか」と質問したが「細かい計画は各グループ会社で立ててもらうしかない」と回答。

組合側の「外注化でどの程度のコストダウンを見込んでいたのか」と質問にも「具体的な数値は分からない」としか答えず無責任な回答に終始した。

裁判は、外注化の違法性を明らかにする近藤昭雄・中央大学法学部教授の意見書を提出する方針。次回は6月7日。最終陳述書を提出し12年12月の提訴以来4年を超える地裁での攻防は結審を迎える。

地域の将来と希望を奪う列車削減

内房線と地域を守れの住民の闘い始まる

3月ダイ改での内房線の列車廃止・削減に反対して動労千葉が1月中旬に地域で配布したチラシを紹介します。動労千葉と沿線住民の「内房線と地域を守れ」の闘いが始まっています。

＊　＊　＊

線路が途中で続かない!?

「線路は続くよ、どこまでも」。小さい時に口にし、みんなで歌ったこともあると思います。いまJRは、「線路は無くすよ地方から」と、毎年3月のダイヤ改正で列車の廃止や削減を行っています。

駅を中心に地域社会が築かれ、通勤や通学の足が確保されて、そこにさまざまな文化が花開き、社会生活が成り立っています。

それは地方や地域には必要ないものなのでしょうか？　鉄道という生活手段を簡単に取り上げられるなんて、「どうしてくれるんだよ」と思いませんか？

儲からない路線は切り捨てるJR

JRは利益ばかりを追求して、利用が少なく儲けにならない路線には金を使おうとしていません。千葉県ではそれが内房線で顕著に表れました。

内房線の列車の運転を中心に担ってきた館山運転区は廃止（07年）。「特急さざなみ」は観光都市館山に来なくする（15年～）。

そして今年の3月ダイヤ改正では列車をさらに減らし、昼間帯は千葉～館山駅の直通列車もなくす。さらに、15年3月ダイヤ改正で廃止された特急の代わりに新設された特別快速1往復（東京～館山間）もなくそうしています。

これをJRはダイヤ改正の提案資料の中で「系統分離」と説明しています。内房線で言えば、千葉～君津と、君津より南とで分離しようということです。

その先にJRが狙っているのは、ワンマン運転や第3セクターへの移管です。

ワンマン運転にされた久留里線の上総亀山～久留里駅間では、昼間は5時間以上も列車が来ないように削減されました。今度のダイヤ改正では、上総亀山駅からの始発列車（5時07分発）と最終列車（22時59分着）まで廃止です。事実上の廃線のような扱いです。

地域の生活を守りたい

列車がなくなれば、その分だけ地域の企業も生活に繋がる会社も撤退していきます。

このまま列車の削減が続けば館山での生活が本当に成り立たなくなってしまいます。

私たちは、JRで働く労働者の組合です。館山市、南房総市、富津市、君津市、木更津市、袖ケ浦市在住の者がほとんどです。内房線で通学、通勤している家族もいます。

JRで働く者としてこんな施策＝ダイヤ改正では顔向けできません。私たちも、この地域の一員です。

地方交通線が切り捨てられ、地域の生活を破壊してしまう現実に反対して、労働組合としてできることをやり続けます。地域の声を集めて、列車の削減を止めたい！　それが私たちの願い＝運動なのです。

水平分業＝別会社化が真の狙い

JR北千住駅改札　終日無人化に反対！

JRは常磐線・北千住駅南口改札を終日無人とする計画を進めています。すでに工事が始まり、来年1月下旬～3月までの間には実施するとしています。

北千住駅は、JR東日本の一日平均の乗車人員ランキングでも10位（20万9994人、2015年度）に入る大規模駅です（9位は秋葉原駅、上野駅は13位で約18万人）。

これまで常磐線の小規模駅では改札の無人化が行われてきましたが、それでも多くは「時間帯による無人化」でした。私鉄も多く乗り入れる北千住のような大規模ターミナル駅改札の終日無人化というのは極めて異例の事態です。

北千住駅南口業務はすでにJR東日本の子会社である「JR東日本ステーションサービス（JESS）」に外注化されており、このままでは南口で働いていた労働者は無人化により別駅に転勤となります。どこに行かされるかわかりません。

ホームで重大事故

こうした中で、昨年10月27日夜、北千住駅ホームで重大な事故が起きました。常磐線上りホームにおいて、乗客の白杖がドアに挟まったまま電車が発車したことで、男性が転倒し、けがをしたのです。北千住駅は、上りホームでは朝のラッシュ時以外に駅員を立てていません。昔は常時立てていたのが、民営化以降の合理化で減らされてきたのです。

さらに南口改札が無人となれば、駅で働く労働者はいまより少なくなります。北千住駅は私鉄との乗り換えも多く、複雑です。乗客の対応をすべて北口改札で行うとなれば、労働強化・安全の崩壊はさらに深刻なものとなることは明らかです。

JRは、南口改札は利用者が少ないから無人にしても良いという考えなのでしょうか。

しかし、南口は各駅停車の列車に乗るためのエレベーターが設置されており、車いすの障害者、ベビーカーを使う親子や高齢者が利用する大切な改札です。

鉄道という公共性の高い仕事が「採算」や「効率」だけで評価されればどうなるでしょうか。カネ儲けが優先され、現場で働く労働者の雇用、地域住民の生活、鉄道の安全は投げ捨てられてしまいます。これが民営化であり、業務外注化の正体です。

水平分業が狙い

いま、JRは「水平分業」と言って、駅業務、列車の検査・修繕、車両清掃、運転士・車掌に至るまで、鉄道に関わるあらゆる業務を数百の別会社に切り売りすることを狙っています。JRは持株会社のようになり、鉄道会社ではなくなるということです。

今回の北千住駅南口の無人化はその「実験」として行われるということです。北千住駅で成功すれば、どんな大きな駅でも、全国どこでもやれると考えているのです。

事態は重大です。会社のカネ儲けのために、命と安全が「実験」に使われて良いはずがありません。私たち国鉄東京動力車労働組合は、雇用、地域、安全を守るため、労働組合として北千住駅南口改札無人化絶対反対で闘います。

（投稿・動労東京）