署名は大きな力です

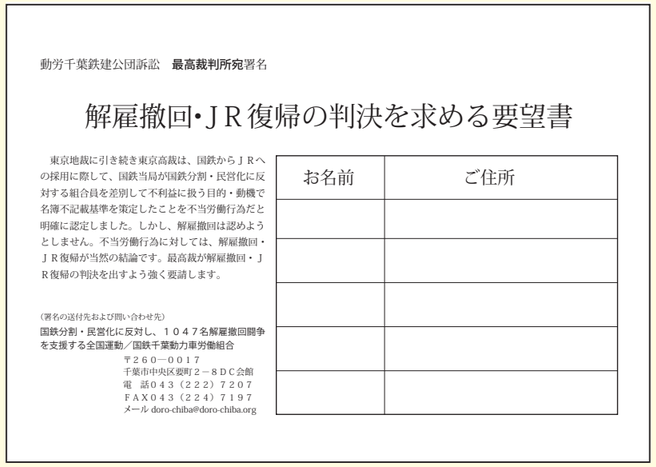
解雇撤回・ＪＲ復帰の最高裁10万筆署名運動の拡大にご協力ください

東京高裁に不当労働行為を認めさせた４万５千筆の署名

「国労の裁判では本州の解雇者をすべて切り捨てた難波裁判長でさえ今回の裁判では不当労働行為を認めざるを得なかった。動労千葉の解雇者を切って捨てることはできなかった。結論は『解雇やむなし』になっているけれどもかなり押し込んだ」

「押し込んだ力は、全国のみなさんが毎日歩いてがんばってくれた署名運動の力だということを争議団の誰もが思っています。この力をゆるめずに『倍返し』で闘っていこうと思っています。『不当労働行為を認めたのだから当然職場復帰させろ』という闘いを展開していきたいと思います」

高石正博（動労千葉争議団長／９・２５東京高裁の判決後のあいさつより）



動労千葉鉄建公団訴訟　**最高裁判所宛**署名

解雇撤回・ＪＲ復帰の判決を求める要望書

東京地裁に引き続き東京高裁は、国鉄からＪＲへの採用に際して、国鉄当局が国鉄分割・民営化に反対する組合員を差別して不利益に扱う目的・動機で名簿不記載基準を策定したことを不当労働行為だと明確に認定しました。しかし、解雇撤回は認めようとしません。不当労働行為に対しては、解雇撤回・ＪＲ復帰が当然の結論です。最高裁が解雇撤回・ＪＲ復帰の判決を出すよう強く要請します。

（署名の送付先および問い合わせ先）
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／国鉄千葉動力車労働組合
〒２６０－００１７
千葉市中央区要町２－８ＤＣ会館
電　話０４３（２２２）７２０７
ＦＡＸ０４３（２２４）７１９７
メール doro-chiba@doro-chiba.org

お名前	ご住所

憲法改悪と対決する国鉄闘争

国鉄分割・民営化を強行した中曽根元首相は後に週刊誌『アエラ』やＮＨＫのインタビューで、「国労をつぶせば、総評も崩壊した。総評が崩壊したら社会党が崩壊した。明確に意識してやった」とその狙いをあけすけに述べています。

国鉄改革の背後には改憲のために総評や社会党をつぶすことがあったのです。

四半世紀を超えて闘いが続く国鉄１０４７名解雇撤回の闘いは、安倍政権による改憲や秘密保護法と闘う労働運動再生の砦です。

動労千葉 鉄建公団訴訟

解雇撤回・JR復帰の最高裁判決を求める10万署名にご協力を

東京高裁 不当労働行為を認定

【発行】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（国鉄闘争全国運動）
〒２６０－００１７　千葉市中央区要町２－８ＤＣ会館内
（電話）０４３－２２２－７２０７　（ＦＡＸ）０４３－２２４－７１９７

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

不当労働行為を明確に認定した9･25高裁判決

しかし、解雇撤回は認めない反動判決

国鉄１０４７名解雇撤回をめぐる動労千葉の鉄建公団訴訟（旧国鉄）の控訴審で東京高裁（難波裁判長）は２０１３年９月２５日、国鉄当局が動労千葉組合員を不利益に取り扱う目的、動機（不当労働行為意思）のもとに不採用基準を策定し、名簿から外したことを明確に認定しました。

にもかかわらず、国鉄とＪＲは別法人でＪＲは「採用の自由」があり、仮に「採用候補者名簿」に原告の名が記載されていても「直ちに同社（ＪＲ）に採用されることを意味するものではない」と言い逃れをして、「解雇撤回・ＪＲ復帰」を拒否し、５００万円の慰謝料のみを命じたのです。

不当労働行為の原則は、原状回復です。判決の論理は、国鉄改革法を正当化し、特にＪＲの責任を回避するために、国鉄の不当労働行為を認定するという、非常に矛盾に満ちた内容になっています。

「国鉄分割・民営化に反対する…労働組合に所属していること自体を理由として、差別して不利益に取り扱う目的、動機（不当労働行為意思）の下に、本件名簿不記載基準を策定し、…ＪＲ東日本の採用候補者名簿に記載しなかったものと推認するのが相当」

「ＪＲ東日本は、国鉄とは別個独立の新法人であり…いかなる者を雇い入れるか…自由にこれを決定することができる以上、採用候補者名簿に記載されることが、直ちに同社に採用されることを意味するものではない」

動労千葉鉄建公団訴訟（解雇撤回・原職復帰裁判）９・２５東京高裁判決より引用

国鉄とJRが共謀して不採用基準を作成

井手元会長が語る選別解雇の真相

動労千葉弁護団が控訴審で提出した証拠の『ＪＲ西日本井手正敬会長と語る』と題された内部文書は、「国鉄とＪＲは別法人」がまったくのウソだったことを暴いています。内容は、２０００年９月に井手会長（当時）が国鉄分割・民営化を推進した他労組幹部との会談を記録したものです。

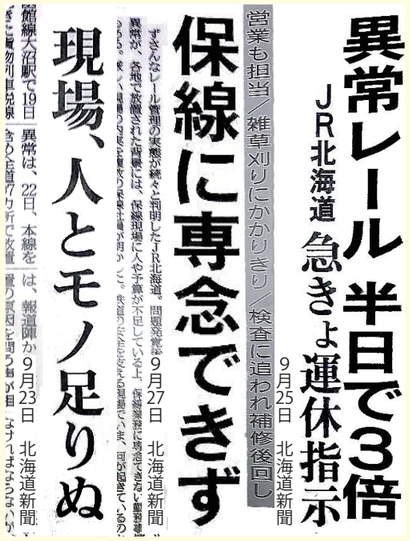
この文書によれば、国鉄とＪＲ設立委員会は最初から一体化して謀議を重ね、不採用基準を策定し、採用候補者名簿の作成を行っていたのです。

井手元会長

我々は、このチャンスに、管理体制の立て直しをすべく……この際、排除したいという気持ちは強かった。でも、それを余りに強く当局から言うと不当労働行為になりかねない。

そこで当時、斎藤英四郎（当時の経団連会長）さん……のところに、葛西君（現・ＪＲ東海会長）と出かけて話に行って、……まず選考基準に合致しなかった者は駄目なんだということにしよう。そして、選考基準は、斎藤さんが作れと言うので、不当労働行為と言われないギリギリの線で葛西が案を作り、それを斎藤さんに（ＪＲ設立）委員会の席上、委員長案として出してもらい、それは了承された。井手氏が語る選別解雇の真相（『国鉄改革前後の労務政策の内幕』）より引用

最高裁判所と政府、ＪＲは北海道問題をどう考えるのか!?


異常レール 半日で3倍
JR北海道 急きょ運休指示
9月25日 北海道新聞
営業も担当／雑草刈りにかかりきり／検査に追われ補修後回し
保線に専念できず
現場、人とモノ足りぬ

ＪＲ北海道の現状は国鉄分割・民営化が何をもたらしたのかを示しています。ＪＲ北海道は、最初から黒字経営など無理を承知で民営化されました。民営化時１万３０００人の社員数が現在では約７０００人。半減した分を外注化で補ってきました。航空機との競争に勝つために猛烈なスピードアップを強行してきました。

もはや「ずさんな管理」の次元を超え、ごく普通の定期検査さえできないほどＪＲ北海道の安全は崩壊しているのです。経験豊かなベテランが大量退職し、メンテナンス業務が外注化され、技術者がほとんど育成されていません。検査体制の強化以前にもはや誰も責任を取ることができなくなっているのです。

これは北海道だけの問題ではありません。四国でも補修が放置された鉄橋が８０あり、ＪＲ東日本でもレール破断や送電線火災、車両故障が多発しています。１００キロあたりの車両故障による輸送障害件数は大手私鉄１５社の１３倍なのです。

非正規雇用化と解雇自由との闘い！

現在につながる非正規雇用の蔓延（まんえん）の出発点が国鉄分割・民営化でした。労働者派遣法は前年の１９８６年に施行されました。それ以降、非正規・無権利の雇用形態は右肩上がりで拡大しました。現在では労働者の３人に１人以上が非正規雇用です。安倍政権は、準正社員制度の導入や派遣の全面解禁などの労働規制緩和の強行を狙っています。大阪市の地下鉄やバスの民営化など、全国の自治体で国鉄型の民営化と解雇が始まっています。国鉄１０４７名解雇撤回の闘いは、非正規雇用化・解雇自由との闘いです。

すべての業務と労働者をＪＲに戻せ！

― 動労千葉の外注化反対の闘い ―

２００５年に尼崎事故（福知山線脱線事故）が起きた時、千葉支社管内でもレール破断が頻発しました。しかし、会社は「まだ基準値内」と放置しました。動労千葉は、処分を受けながらもレール損傷箇所でスピードダウン闘争を行い、ストライキも行いました。ついにＪＲはレール交換を開始したのです。安全は労働者の闘いによって確保されるのです。

動労千葉は、車両の検査・修繕部門の外注化に１３年間反対して闘ってきました。昨年１０月に外注化は強行されましたが、すべての業務と労働者をＪＲに戻すために裁判も含め現場から闘いを展開しています。