結成20周年
新たな大躍進に向け出発！

日刊 動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号（動力車会館）
電話（鉄電） 千葉 2935・2939番
（公） 043（222）7207番
99.7.30 No.4497

津田沼支部配転差別中労委―田中書記長が証言（7月19日）

業務移管・配転基準の不当労働行為性を立証

七月一九日、一三時から、中央労働委員会において、「津田沼支部配転差別事件」の第二回審問が行われ、組合側から田中書記長が証人として出席し、津田沼支部破壊を目的とした度重なる業務移管の本質、運転士の配転・登用差別の実態、津田沼支部に対する配転の基準の不合理性についてあますところなく証言し、この日をもって結審となった。

津田沼支部破壊を許さず、千葉地労委の初審勝利命令に続き中労委での勝利をかちとり、JR総連との結託体制粉砕！JR東日本の不当労働行為体質を改めさせるために職場での闘いを強化しよう！

「業務量の平準化」は全くのウソ！

最初に組合側主尋問が行われ、まず、八六年三月の業務移管については、当時の「ストへの報復が全てではないが、皆無とは言えない」（小林運転部長）という発言や「（業務移管は動労千葉に対する報復ということが）全社的な雰囲気でした」（今村総務部長）裁判での証言からも動労千葉破壊が目的であることを明らかにした。

続いて、九一年三月の業務移管について、会社側は労働委員会の中で「偏在する業務量の平準化」だ主張してきた。しかし、ダイ改当時の説明では「千葉の輸送重点が業務核都市圏に移った」と説明しそれ以外は全く話に出てこないこと、千葉から東京に七〇〇〇キロもの業務移管を行っていながら、東北をはじめとした各地方には一八〇〇キロ程度しか移管しておらず、結局業務がふえたのは東京だけという結果であり、「業務量の平準化」という会社の主張が全くデタラメであることを明らかにした。

動労千葉を配転するための基準

また、配転の基準については、八一年まで津田沼では一一三系を担当していたが、すでに一〇年間もハンドルを握っていないため訓練は普通に行われたこと、そもそも動労千葉や国労の組合員は一一三系を担当したことがあり、JR総連組合員は未経験者が多かったことから、「11系運転経験者」という基準をたてれば必然的に動労千葉や国労を狙い撃ちにできる基準であることを改めてはっきりさせた。

さらに、指導操縦者を除いたことについても、そもそも動労千葉や国労の運転士で指導操縦者に指定されている者が全くいないということからも、配転の基準自体が不当な基準であることをはっきりさせた。

会社側の反対尋問は、動労千葉の支部数や人数の確認を行うだけで一〇分程度で終了するという内容のないものであった。

本件は、田中書記長の証言を終了しこの日で結審となった。

津田沼支部に対する組織破壊攻撃を粉砕し、中労委での勝利命令をかちとるためにさらに闘いを強化しよう！

「日の丸・君が代」法制化反対で六千五百名の大結集！

7月23日、日比谷野外音楽堂で、「『日の丸・君が代』法制化反対！7・23大集会」が開催され、会場から溢れる六千五百名の労働者・市民が結集した。

この集会は、この間のガイドライン反対集会や組織的犯罪対策法反対集会につづいて、宗教者らの呼びかけに応じた広汎な労働者・市民・文化人の賛同をもって開催された画期的な取り組みであった。

集会では、各政党の代表、各地の教職員組合、学者・文化人・宗教者などから報告が行われ、「『日の丸』は、戦前、日本のアジアへの侵略、植民地支配の先頭にいつも掲げられていたものです。『君が代』は、天皇を賛美する歌であり、憲法の主権在民の原則に反します。

……私たちは、参議院においても引き続き『日の丸・君が代』法制化反対の声を上げ続け、この法案の廃案を求めていく決意を表明します」とのアピールを採択し、国会コースと銀座コースに別れてデモ行進が行われた。

動労千葉も、百万人署名運動の仲間たちとともに参加。国会に向って怒りのデモを貫徹した。

ガイドライン法案をはじめとした様々な反動攻撃に対する怒りの声、闘いの気運は次第に高鳴りはじめている。動労千葉が訴えつづけた闘う労働運動の新しい潮流が大きく飛躍する好機が到来している。闘いの輪をより大きく広げ、反撃を開始しよう。

大失業と戦争の時代に通用する新しい世代の動労千葉を創りあげよう！