

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

月刊 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

2000.3.22 No. 5106

勝浦運転区廃止差別事件

千葉
地労委

の「申し立て棄却」を弾劾する!

三月二一日、千葉県地方労働委員会は、勝浦運転区廃止―鴨川運輸区新設が、JRとJR総連連革マルが託して動労千葉の拠点である勝浦支部を破壊することを目的とした不当労働行為であるとして、救済申し立てを行って、いた「勝浦運転区廃止差別事件」について、「申し立てを棄却する」という、全く不当な命令を交付した。

動労千葉は、この地労委の不当な命令を満腔の怒りで弾劾するとともに、再審査において勝利命令を獲得するために全力で闘いぬくものである。

本件の命令の骨子は以下のとおりである。

【申し立ての適法性】

企業が、ある部門の廃止を含む組織の変更を行なうか否かは、営業の自由の範囲内に属し、企業が専断的に決定し得る事柄であるから、組織の変更が経営上の合理性を有する場合は、それ自体不当労働行為となることがない。

【運輸区設置の目的】

会社が、業務運営の効率化のために必要に応じて組織を改廃することは当然である。また安全輸送等のため一つの列車を運行する運転士と車掌を運輸区という一つの所属にしてお互いを連携を図ることも理解できる。

【鴨川に運輸区を設置した理由】

鴨川駅は、外房線、内房線の終始端駅に位置すること、鴨川には従前から鴨川車掌支区があることを考慮すると鴨川に運輸区を設置したことは合理的理由がある。

【人事異動の合理性】

鴨川運輸準備区設置に伴う人事異動は一名を除き全てJR総連組合員となっていたこと、動労千葉の組合員で車掌経験、指導操縦者に指定されている者がほとんどいないことは、動労千葉とJRとの労使関係に因る事情もあると推測できるが、これをもって直ちに人事異動が不利益取り扱いに該当するとは判断できない。

【組合員の配転の不当労働行為の成否】

支部組合員五七名のうち第一希望への異

動は四四名、第二希望への異動は一〇名、希望以外は三名であり、動労千葉組合員を不利益に取り扱ったとはいえない。

JR総連と結託した 勝浦支部破壊は明かだ

そもそも本件は、JRとJR総連連革マルが結託した露骨な拠点破壊。動労千葉への組織破壊攻撃として仕掛けられてきたことは明々白々の事実である。

勝浦運転区廃止―鴨川運輸区新設という億単位の資金が必要な事柄であるにもかかわらず、九四年秋には測量が行なわれ、翌九五年早々には京葉運輸区や東京の運輸職場などでJR総連組合員に対する鴨川運輸区への転勤の打診が始まり、工事着工の数日前にやっと動労千葉に対して提案するというところからしても、会社がJR総連とのみ意志を通じて事を進め、動労千葉に対しては徹底して箝口令をしいてひた隠しにしていたのだ。

千葉支社における運輸区設置の歴史は「聖域」と称して動労千葉の影響力を極力排除するために設置されてきたこと。津田沼支部(習志野運輸区)にいたっては度重なる業務移管と強制配転により運転士が五名にまで激減するという状況だ。(津田沼の強制配転については、組合側勝利の救済命令が発せられている)

このように、運輸区設置は、必ず組織破壊の一貫として行なわれた施策であり、JRとJR総連連革マルが結託して不当労働行為を行なう場合の常套手段なのだ。命令がいう「経営上の合理性」という認定は全くの誤りだ。

鴨川運輸区設置の合理的な理由は全くない

また、運輸区設置により「運転士と車掌の連携を図る」として点についても大きな誤りがある。

会社の主張では、事故等の緊急時に緊密な

連携ができるのか、運転士の営業意識の向上という点を挙げているが、緊急時に連携をとるのは列車に乗務していれば当たり前のことであり、何も運輸区の運転士と車掌のみに限ったことではない。また、運転士の営業意識の向上という点では、ホームで乗客に聞かれた時に答えることというが、これだと日常茶飯事に行なっていることで、運輸区設置に合理性を持たせるようなことではないのだ。

動労千葉排除の政策が 優先して行なわれた!

さらに、鴨川駅は「内・外房線の終始端駅」だから合理的な理由があるという点も大きな誤りだ。

これまでダイ改毎に内・外房線のローカル列車は次々に削減され、千葉駅(一部蘇我)を発車して鴨川駅まで到着する列車は外房線では八五本に対して二二本(普通一〇本、特急一〇本)、内房線では九一本に対して二二本(普通一二本)で、内房線にいたっては鴨川まで到着する特急はゼロという状況だ。これを「内・外房線の終始端駅」だから合理性があるということは、実態を全く無視したものであり、地労委の認定は全くの誤りだ。

そして、鴨川運輸区への異動の基準にしても、先に見たように意図的に指導操縦者に指定していないこと、準備区での訓練にしても勝浦運輸区から送れば余分な線見など必要なくスムーズにできたことなども含め、動労千葉の組合員をできるだけ少なくする政策のもとに、JR総連と結託して鴨川運輸区への異動が行なわれたことも明白である。

以上のように、本件命令は、事実認定を大きく誤った不当なものであり、到底認めることはできない。

動労千葉は、再審査での勝利命令獲得に向け全力で闘いぬくものである。

春闘第一波ストを貫徹し、JR総連解体―組織拡大へ突き進もう!