

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！

139号
2021年12月17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

東京地裁宛て
行政訴訟署名

6814筆 (21年12月17日)

分割・民営化による解雇から35年 臨調・行革攻撃40年

2・13国鉄集会へ

1047名
解雇撤回
行政訴訟

裁判勝利へ署名運動を



12月17日、国鉄1047名解雇撤回、JR復帰、団交開催の行政訴訟の第7回裁判が行われました。
前回の裁判において裁判長は、「斎藤英四郎・JR設立委員長が不採用基準の策定を指示したかどうか为核心部分」として、その見解を中央労働委員会に質しました。これに対する中労委の回答は「事実がどうであつても裁判に関係ないから認否しない」という主張の繰り返しでした。裁判長からも「事実があるかどうかは問題にしない主張と理解した」と確認されま

1047名解雇撤回行政訴訟第7回



「事実を認否しない」ということは、「JR設立委員会が不当労働行為を指示・決定した」ことを前提にするという事です。JR自身が不当労働行為を行つて解雇した以上、結論は解雇撤回・JR復帰以外にありえません。
また、中労委はJR設立時の1987年4月に不採用し解雇したことを問題として、「すでに申立期間の1年を過ぎてい」ということだけで真実から逃げようとしています。
しかし、組合側が問題にしているのは、JR自身(設立委員会)が不当労働行為と確定した不採用基準の策定に関与・決定し、その後も採用を拒否し続けていることです。弁護団は「中労委はこれらの主張をまったく理解していない。それは調査もせずに、都合のいいように解釈して審理を打ち切ったからだ」と弾劾しました。

関生支部弾圧粉碎12・12全国アクション

新宿で200人デモ／大阪は700人集まる



12月12日、「関西生コン労組弾圧をはねのけろ！ 12・12全国同時アクション」の一環として、関西生コン労働組合の弾圧を許さない東京の会の呼びかけで新宿でのリレーアピールとデモ行進が行われた。
まず関西生コン労組の武谷書記次長と解雇撤回を闘う組合員がアピール。関生支援東京の会共同代表の木下武男さんは「働

き方を決めるのは、政治家でも、官僚でも、裁判官でも警察でもない。働く人たちが労働組合をつくり、経営者と交渉して働き方を決める。しかし日本のあまりに貧困な労働条件は日本に労働組合がない、あるいは、企業と癒着している労働組合ばかりだからです」「関西生コン支部は生コンクリートを運ぶミキサー車の運転手を全部、企業を超えて組織している。このような労働組合が広がったら日本全体が変わってしまう、だから弾圧したんです。この弾圧をはね

た。躍のバネにしよう」と訴えました。
解雇当該である動労千葉・中村副委員長、高石さん、動労総連合1047協議会の小玉さんは、あらためて闘いの決意を述べました。最後に、動労千葉を支援する会、労組交流センターから発言を受けました。
次回裁判は2月18日(金) 11時、東京地裁527号法廷、組合から反論が行われる予定。
2・13国鉄集会へ
都内で12月、国鉄闘争全国運動の呼びかけ人会議が行われました。また11月労働者集会の総括実行委員会も行われ、今後の運動の進め方についてさまざまな議論が交わされました。
国鉄1047名解雇撤回闘争をめぐることは、司法の場においてJRの不当労働行為を組上に載せる大きな地平を実現し、「勝利まであと一歩」であると同時に、この壁を突破することはけつして容易ではなく、2015年6・30最高裁決定までより詰めた10万筆署名運動を上回る運動化が必要です。
また昨年2月の国鉄集会で、熊沢誠教授の講演「存亡の危機に立つ日本労働運動」を行い、7月の国鉄集会では「新自由主義を終わらせる労働運動」をめぐって討論集会で4つの報告を行うなど、労働運動再生に向けた努力も進めてきました。
JRでは国鉄分割・民営化型の大攻撃が文字通り開始され、動労千葉はこれに立ち向かおうとしています(裏面参照)。こうした労働運動再生に向けた努力を加速することが来年2月の国鉄集会の課題です。

(裏面に続く)



(表面からの続き)

のける闘いに多くの支援を頼みたい」と力強く訴えた。

労働千葉の佐藤正和副委員長は「関西生コン弾圧を許さない闘いは日本の労働運動、闘う労働組合を甦らせる絶好の好機です」と宣言。

日本機械工業労組の山口弘宣委員長は「いま中国をめぐって戦争が起ころうとしている。こういう情勢だからこそ、関西生コン支部に対してとんでもない弾圧がかかっている」と訴え。

また共同代表の金元重さんは「労働組合が強くなってこそ真の民主主義が根付く。関西生組が正当な労働組合活動をしたことが『威力業務妨害』に問われて委員長が刑務所に収監されるような想像もできない事態が目の前で起こっている」と警鐘を鳴らした。

学生からは「京都大学の学生にかけられた処分と、関西生コン支部にかけられた処分、そして20代の労働者の半数が非正規、女性に限っては7割が非正規という現実、これらはすべて一体のものだ。関西生コン支部への戦後最大の弾圧に対して堂々と立ち向かっていく」と元氣いっぱいアピール。

共同代表の藤田正人弁護士は「日本政府がもうやめていけない、戦争に突き進むしかないと考えているからこそその労働組合弾圧だ」と喝破した。

最後に事務局長の吉本伸幸さんは「弾圧によって労働組合が闘いをやめる、その先に待っているのは戦争です。職場から地域から、仲間と団結して、闘う労働組合をつくりあげていきましよう。その力がこの社会を変える力になります」と訴えた。

2時からは200人の参加で「関西生組許すな」「労働組合で団結しよう」を掲げたデモが新宿駅を一周し、圧倒的な注目をあびた。関西生組との闘いが労働者の階級的闘いの新たな出発点となっている。

全国各地で同時アクション

12・12アクションは北海道から九州まで全国各地で取り組まれた。関西では大阪・堀江公園で700人が集まり集会とデモが行われた(写真・左)。名古屋・栄でもスタンディング&トークアピールが行われ、労働者の熊沢誠さんがマイクを握った(写真・右)。



JR東日本は「未来の車両サービス&エンジニアリング構」

業務融合化粉砕—3月ダイ改阻止闘争へ

「コロナに乗じて大合理化の攻撃」

JR東日本は9月15日、「乗務員の業務等の見直し」と称して、乗務員の労働時間を削り、さらなる労働強化・ロングランを強制する攻撃を明らかにした。「早めに出場する必要はない」と労働時間を3分削り、「列車がホームを抜けるまでの列車監視は必要ない」と2分を削り、「起床後の付加時間を廃止する」と5分を削る…常軌を逸した攻撃だ。

「業務融合化」によって標準数や予備の考え方も解体され、運転手と車掌、DC(電車)とEC(ディーゼル車)の込運用が当たり前となり、配転がただの勤務指定となり、短時間行路の増加で一般行路は長大化する。運転士の労働条件はもはや限界であり、さらに競争に駆り立てれば間違いなく重大事故が起きる。

JR東日本は「未来の車両サービス&エンジニアリング構」

「乗降終了合図の廃止」「到着駅での車内点検廃止」「案内放送廃止」

「乗降終了合図の廃止」

「乗降終了合図の廃止」

「乗降終了合図の廃止」

「乗降終了合図の廃止」

「乗降終了合図の廃止」

「乗降終了合図の廃止」

「乗降終了合図の廃止」

者は「名無しの権兵衛」の存在にされる。必死に安全を守ってきた現場の努力を踏みにじり、なんの価値もないかのようになり、「付加価値を生む仕事、利益を生む仕事やれ! それができないものは必要ない」と脅しているのだ。

この間、矢継ぎ早に進む「乗務員勤務制度改善」「大規模なワンマン化(車掌廃止)」「ジョブローテーション(同一担務最長10年)」「休業指定に関する就業規則の改悪」「みどりの窓口7割削減」「副業解禁」「始業検査周期延伸」「乗務員の労働時間削り取り」などの攻撃は、融合化提案と一体をなすものだ。

JR東日本は5月、現業機関の職名をすべて廃止し、駅や乗務員区を現業機関として廃止して「融合化」するとの提案(現業機関における柔軟な働き方)を提案し、東労組は10月25日に裏切り妥結した。

この攻撃は第一に、職名を全廃する「ジョブドクトリン」だ。乗務員や車両職、営業職や輸送職、施設職や電気職、事務職などがすべてなくなり、労働

現場は水平分業化するのが目的だ。水平といっても何次もの下請け、垂直分業化であり、転籍と低賃金化を伴うものだ。

すでに新幹線・在来線の分離、新幹線統括本部の新設も実施されており、水平分業・分社化・転籍への準備は様々な形で進んでいる。

これはグループ会社の大再編を伴う攻撃だ。グループ会社での副業解禁もこうした脈絡の中にある。副業の目的として「新たな付加価値の創造につなげる」と明記されており、やらな

融合化の最大の問題は乗務員に焦点を定めていることだ。JR東日本の乗務員数は約1万3000人、全社員の約3割。外注化されていない唯一の現業職であり、駅外注化や無人化によって深刻な問題に直面している。駅業務は別会社となり、運転士が確保できなくなっている。車掌はワンマン化で暴力的に廃止したとしても運転士はそうはいかない。

そこで出てきたのが今回の提案なのだ。運転士を駅業務と一体化して外注化・別会社がすることを目指す。深沢社長は「これからは系統だけでなく企業の壁を超える」と言っている。

運輸手の養成という最大の課題を「解決(一)」、乗務員も含めた現業の丸投げ外注化・大リストラこそが融合化提案の狙いなのだ。

そして水平分業・分社化・転籍を一気に進めるようとしている。JR本体はホールディングス(持株会社)化し、グループ全体を操る機能だけを残して、

国鉄分割・民営化以来の大転換の大攻撃に立ち向かう動労千葉

分社化と転籍

融合化の最大の問題は乗務員に焦点を定めていることだ。JR東日本の乗務員数は約1万3000人、全社員の約3割。外注化されていない唯一の現業職であり、駅外注化や無人化によって深刻な問題に直面している。駅業務は別会社となり、運転士が確保できなくなっている。車掌はワンマン化で暴力的に廃止したとしても運転士はそうはいかない。

そこで出てきたのが今回の提案なのだ。運転士を駅業務と一体化して外注化・別会社がすることを目指す。深沢社長は「これからは系統だけでなく企業の壁を超える」と言っている。

運輸手の養成という最大の課題を「解決(一)」、乗務員も含めた現業の丸投げ外注化・大リストラこそが融合化提案の狙いなのだ。

そして水平分業・分社化・転籍を一気に進めるようとしている。JR本体はホールディングス(持株会社)化し、グループ全体を操る機能だけを残して、

現場は水平分業化するのが目的だ。水平といっても何次もの下請け、垂直分業化であり、転籍と低賃金化を伴うものだ。

すでに新幹線・在来線の分離、新幹線統括本部の新設も実施されており、水平分業・分社化・転籍への準備は様々な形で進んでいる。

これはグループ会社の大再編を伴う攻撃だ。グループ会社での副業解禁もこうした脈絡の中にある。副業の目的として「新たな付加価値の創造につなげる」と明記されており、やらな

融合化の最大の問題は乗務員に焦点を定めていることだ。JR東日本の乗務員数は約1万3000人、全社員の約3割。外注化されていない唯一の現業職であり、駅外注化や無人化によって深刻な問題に直面している。駅業務は別会社となり、運転士が確保できなくなっている。車掌はワンマン化で暴力的に廃止したとしても運転士はそうはいかない。