

自己保身で激突する会社とJR東労組 鉄道業務に誰が責任を取るのか

さらに、会社は昨年6月、一審の結審直後に、今年4月1日以降にJR本体でエルダー社員を雇用するため、定年後再雇用制度の変更を行ってきた。本件出向の目的は、エルダー社員の職場を確保するために業務を外注化して、その外注先の業務を担うことではなかったのか。JR本体でエルダー社員が働けるなら外注化も出向も必要なかったことになる。「出向の目的」

2月21日、動労総連合の出向無効確認訴訟・第1回控訴審が東京高裁で行われた。昨年10月10日東京地裁で出された第一審判決は、会社の主張を丸呑みした史上最悪の反動判決であり、①出向命令は、労働協約や本人同意がなくても、就業規則に出向規定があれば有効②出向期間3年とあるが10年でも不利益はない③偽装請負であっても「違法性の程度が社会通念上看過しえない重大なもの」でなければ良い、というものだった。到底認められるものではない。

水平分業と対決する 出向無効確認訴訟

会社はどこに向かおうとしているのか？すべての業務の外注化―水平分業とローカル線を切り捨てて要員を合理化する、第3の分割・民営化ともいえるべき体制を作ろうとしている。

昨年10月のダイ改で明らかなように、車掌の要員合理化・水郡線ワンマン運転拡大・入出区作業全面委託が行われようとした。会社は当面5万6千人の社員を4万人まで削減し、1キロ当たり1日2千人以下の23

外注化(＝水平分業)は、会社のこれからの攻撃の要をなす。それはJR本社以下30名の大病聴動員で臨んできたことから、いかに会社にとってアキレス踵となっているかを示している。

ダイ改で会社はどこに向かおうとしているのか

をめぐり重大な理由の変更となる。動労総連合弁護士は鋭くこの点を主張し、第一審判決にしがみついて控訴即棄却を狙っていた会社側のもくろみを粉碎し、今回の第2回口頭弁論が決定(5月11日)、控訴審の継続を断固として勝ち取った。

改憲と戦争をめぐり 労働組合が焦点に

安倍政権は、「改憲」を目指している。30年前の国鉄分割・民営化は、国鉄労働運動を解体し、改憲をするために行われた。

会社は、駅・構内検修・運転士・車掌も含めてすべての業務を外注化し、本社と支社だけをJR本体に残してホールディングス化しようとしているのだ。だから出向無効確認訴訟にだけは負けるわけにはいかない。JR東労組からの大量脱退問題に忙殺される一方、各支社の勤労課と人事課が裁判傍聴に来ているのだ。

線区を廃止しようとしている。そのために系統分離(新前橋、新白河、君津、木更津)という手法を使い、乗客が不便なように列車を設定し、乗車しないように仕向けている。廃止対象の23線区には、水郡線・磐東線・磐西線・只見線などが入っている。3月ダイ改で水郡線・水戸―常陸太田間―往復廃止はその一環だ。



それは当時の中曽根総理大臣が明言していることだ。改憲から戦争に進むためには、労働組合が戦争に全面協力する「産業報国会化」が絶対に必要だ。今まさに労働組合の解体が再生かが問題になっている。

JRで今起きている会社と東労組の対立は、改憲情勢と第3の分割・民営化を貫徹しようとする情勢の中で起きている。東労組の掲げる「定額ケア」要求とスト配置は、組合員の要求ではなく、会社から切り捨てられることへの対抗措置としてストライキをもてあそび、組合員を引きずり回すものだ。

現場に目を向ければ、上野東京ラインの開通による労働強化・ワンマン運転・ライフサイクルな

JRは鉄道会社だ。会社幹部も東労組幹部も自己保身だけで、全く責任を取らない。事故が起これば、即座に現場労働者の「個人的過誤」だとされる。闘う以外にないではないか。動労水戸は、社会的責務と労働者全体の利益のために闘う組合だ。共に闘おう！

分割・民営化以来30年間、会社施策を東労組が代行し、社員を強制出向させる外注化や運転士を駅に強制配転するライフサイクルなどを組合員に強制してきた。しかし、これ以上の外注化―水平分業と要員大合理化・ローカル線切り捨てを推進することは、組合員の怒りが爆発し、東労組幹部にとって命取りになってくる。それをめぐった対立なのだ。第3の分割民営化をめざす会社は、東労組解体を決断し本社・支社をはじめとして管理者の大量脱退を開始した。東労組にいたることが出世の条件だったが、そうではなくなると、出世だけが目的の管理者は、即座に脱退しているということだ。

とによる慢性的要員不足、エルダー制度による解雇・遠距離配転や外注会社の劣悪な労働条件と事故多発、常磐線全線開通に向かつての被曝労働の強制など山ほどあるではないか。