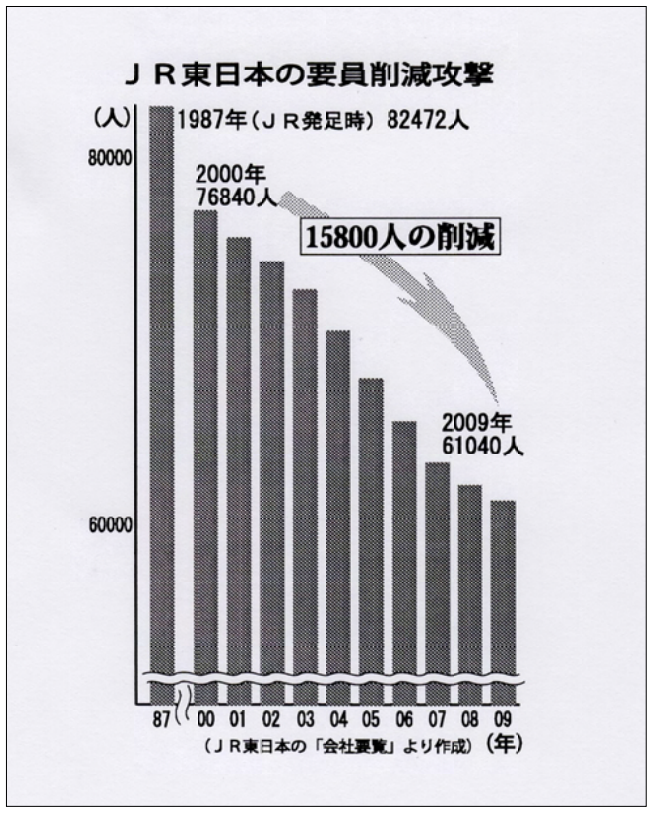
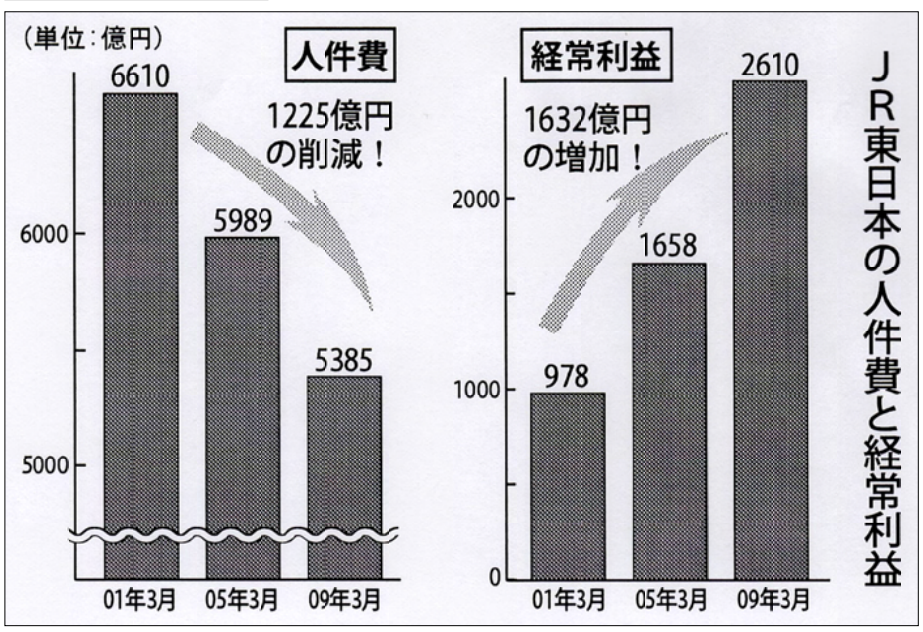
「このままではやってられない！」
仲間を集めて声を上げよう

ＪＲ東日本はグリーンスタッフへの労働強化、雇い止め解雇をヤメロ！

ＪＲで働くみなさん。一人で悩まず、相談してください。
怒りを寄せてください。【アドレス】ikarinokoe50@yahoo.co.jp

★正社員を減らし、低賃金のグリーンスタッフを増やす一方で、ＪＲ東日本25人の役員は08年度・09年度とも合計９億円以上の報酬（グリーンスタッフの月収の６０００倍！）を受け取っているのだ！





徹底した外注化と非正規化に青年から怒りが噴出！

「コスト削減」のもとＪＲで大規模に導入された契約社員（グリーンスタッフ）制度。ＪＲ民営化破綻の矛盾を背負わされたその現実を知れば、本当に怒りがこみあげてくる。

契約社員の仲間は、ほとんど説明もないまま、入社して、いきなり正社員と同じ24時間拘束の泊まり勤務につく。８～９回の泊まりと４～５日の日勤で法定労働時間めいっぱい働かされても残業代はつかず、月収は手取りで16万円程度。また、事故や故障で列車が止まったり遅れたりすれば接客の矢面に立たされる。事故や故障の詳しい情報も全く知らされないままクレームの処理に忙殺される。**「毎日のように起こる事故や故障の対応で乗客から文句を言われ、この一年で10名の契約社員が退職した。その内５名は『パニック症候群』や『うつ』を発病しての退職だ」**―新宿駅で働く労働者が現状を怒りをもって語ってくれた。

こうした非正規職化の一方で、ＪＲ東日本の25人の役員は、08年度に合計９億５千万円の報酬（契約社員の月収の６０００倍！）を受け取った。09年度は「収益は過去に例のない大幅な落ち幅」だと言いながら、清野社長をはじめとした会社役員は前年同様９億円の役員報酬をせしめている。**「民営化で一番かわったことと言えば、役員報酬が大幅に増えたことだ」**。国鉄時代を知る熟練労働者はこう語る。外注化、駅の契約社員化の裏で進行しているのはこういうことなのだ！

この現実は、闘わない労働組合の問題でもある。「５年たってＪＲを解雇されたら組合は責任とってくれるんですかね？」。東労組に加盟する30代の契約社員の青年が話してくれた。鉄道にたずさわる仕事が好きでＪＲの契約社員に応募したという。彼はいま正社員になるための試験に受かろうと必死だ。（裏へ）

全国労働組合交流センター
東京都台東区元浅草２－４－１０五宝堂・伊藤ビル５階
ＴＥＬ０３－３８４５－７４６１
（2010年９月３日発行）

ＪＲの契約社員制度は一年ごとの契約で５年が限度。３年働けば正社員になる試験を受けられるが、東日本では合格率は３割と非常に低い！　受からなければ５年後に何の保証もなく放り出されるのだ。「狭き門」と将来の不安の中で、ますます仲間との競争を強いられる。契約社員の仲間が、こうしたプレッシャーの中で激務についていることに対し、会社も東労組幹部も何の痛みも感じていない！

ＪＲ東日本では２００１年から「第二の分割・民営化」というべき大合理化がはじまった。メンテナンス部門の全面外注化に始まり、駅業務の大規模な契約社員化が始まったのは２００７年からだ。３年目の今年、試験を受けたが合格せず、雇い止めで解雇される労働者がすでに生まれている。ＪＲは契約社員を「いくらでも代わりのきく安い労働力」として扱い、東労組幹部は、契約社員制度に協力することで自らの出世が保証されてきたのだ。絶対に許せない！

正社員と全く同じように働いても賃金は半分、いつでも雇い止めにすることができる。同じ労働者でこんな扱いが許されていいはずがない。契約社員制度は撤廃する以外にないのだ。ＪＲは青年労働者の不満を抑えるため、組合差別で徹底した労務支配を行ってきた。しかしいま、その支配が崩れつつある。「組合活動をやれば昇進させない」「国労に入れば試験に受からない」と会社から脅されていても、東労組から国労に加盟する契約社員の仲間は後を絶たない。東労組の中からも公然と不満が噴き出している。「おかしいことにはおかしいと声を上げよう」―ＪＲで働く青年労働者たちは、この現実を変えるために職場から立ち上がり始めた。

検修業務全面外注化をストップさせた動労千葉の闘い

国鉄千葉動力車労働組合（動労千葉）には、現在６名の青年労働者が加盟している。どの青年たちも、「動労千葉に入れば将来は保証できない」という会社からの脅しをはねのけ、ＪＲ東労組などを脱退し動労千葉を選択して加盟した。「外注化されてからでは遅い」―この思いが青年たちを突き動かした。

「外注化ということで自分たちの身の振り方をどうされるかわからない不安の中で、会社の査定とかも気にしながらやっていたら、結局文句も言えなくなると思うんです。動労千葉に入って声を大にして反対だと言いたいと思い決断しました」。動労千葉の青年労働者はこう決意して闘い、ＪＲ東日本の検修業務全面外注化の４月１日実施を完全にストップさせたのだ。ＪＲほどの大企業のアウトソーシング計画を労働組合の闘いで阻んだのは、日本の労働運動の長い歴史の中でも例がない。動労千葉の闘いは、「闘えば勝てる」という勇気と展望を多くの青年労働者に与えている。

検修外注化阻止を掲げストライキにたちあがった動労千葉の青年（２０１０年２月）

追い詰められているのはＪＲ東日本の方だ！

動労千葉は４００人ほどの組合で、ＪＲ全体から見れば小さな組合だ。ストライキをうっても成果が上がらないことの方が圧倒的に多い。しかし、動労千葉が東労組や国労と決定的に違うのは、資本と非和解で闘う中で、労働者が団結して闘うことのすばらしさを学ぶということだ。**「『これだけの列車を動かすのに何人の運転士が必要か』『修繕する人が何人必要か』、すべてを労働組合が十分わかっている。だからＪＲ当局がいなくても、千葉の電車はすべて動労千葉が動かせる。動労千葉の組合員の方が会社側よりよほどうまい。自分たち労働者が権力を握ったときの能力を労働組合運動の中で身につけるのだ」**と動労千葉は言う。労働組合には本来、職場を安全に動かし、社会を動かす力がある。労働組合の闘いのなかにこそ現実を変える力があるのだ。

いくら会社が偉そうなことを言っても、現場は労働者がいなければ成り立たない。この当たり前のことが労働者の最大の強みであり、会社の最大の弱点だ。ＪＲも、**「人員削減は限界にきており、安全を脅かす状況になっている」（ＪＲ四国）**と悲鳴を上げている。

安全問題は会社のアキレス腱だ。尼崎のような事故が起こり続けても要員削減や全面的な外注化をやり続けますとは、ＪＲも絶対に言えない。契約社員が怒りでどんどんやめていく現状、技術の継承がまともにできない現実、劣化した部品を使い続けている現状の中で、労災や事故が多発している。ＪＲもこの現状を放置できなくなっている。分割・民営化23年の矛盾に追いつめられているのは会社の方なのだ。これに対し、安全を守ることができるのは、現場を知り尽くしている労働者の団結であり、労働組合の闘いだ。職場の現状は闘えば変えられる。正規・非正規、組合差別で分断された現状をうち破り、ＪＲ職場に団結を取り戻そう。

ＪＲ貨物・３島会社は大赤字 犠牲を労働者に押しつけるな

ＪＲ貨物・３島会社の2009年度決算と社員数の推移

	ＪＲ北海道	ＪＲ四国	ＪＲ九州	ＪＲ貨物
営業損益	▲249億円	▲78億円	▲24億円	▲15億円
社員数（1987年→2009年）	12,955人↓6,955人	4,428人↓2,682人	14,937人↓8,255人	11,980人↓6,543人

→２０１２年に向け、ＪＲと国土交通省の最大の問題は、ＪＲ貨物と北海道・四国・九州会社の経営破綻だ。あらゆる策が破産し、「本州と３島会社を合併させる」ことも検討されている。

その中でＪＲと国交省は、東日本会社の民営化･外注化を徹底して行い、正社員のクビをきり、非正規に置き換えようとしている！

まずは職場に闘う仲間をつくろう

新自由主義攻撃への対抗軸となる新しい労働運動をつくりあげることを展望し、国鉄分割・民営化反対、1047名解雇撤回に向けた全国的な運動をつくり出そう。

以下の会を呼びかけます。

○**動労千葉を支援する会**　一ヶ月・一口1000円
・郵便振替口座００１５０－３－９２０３６
○**共に闘う国労の会**　一ヶ月・一口1000円
・郵便振替口座００１４０－８－３６２１４７
○**国鉄闘争全国運動**　一ヶ月・一口1000円
・郵便振替口座００２２０－９－１４０２６８
＊いずれかの会の会員になって、職場で共に闘おう！