

JRの業務外注化を止めるためのニュースです。感想や意見、現場の情報などをお寄せ下さい。(メール) dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

## 6・29 東京地裁 JR総連の正体暴く

### 東労組は分割・民営化の悪行にまた手を染めるのか!

#### JR総連の要求でつくった不採用基準を不当労働行為と認定

東京地裁は6月29日、国鉄分割・民営化でJRに採用されなかった動労千葉の組合員9人が選定過程で組合差別があったとする判決を出しました(下に新聞記事)。

判決は、1987年2月初め頃、鉄道労連(現JR総連)の要求で「停職6ヶ月又は停職2回」を理由にした不採用基準を策定したことについて、「動労千葉など、分割・民営化に反対する労働組合に所属する職員を不当に差別する目的・動機の下に、名簿不記載基準を策定したと推認するのが相当」として、JR総連と国鉄・JRが結託して本州で75人の労働者を排除したことは不当労働行為だと認定したのです。

判決は「名簿不記載基準が策定されなければ、原告らは採用候補者名簿に記載され、その結果、JR東日本に採用されたはず」とまですべてを言っています。

#### 分割・民営化で首切りの手先に

国鉄分割・民営化の過程で約20万人の労働者が職場を去りました。JR総連は分割・民営化に全面協力し、「国労や動労千葉は新会社にはいけない」と他労組を攻撃しました。先輩の組合員には「後進に道を譲れ」と退職を強要しました。ロッカーに泥水を入れるな

ど嫌がらせを繰り返しました。

国鉄1047名解雇撤回闘争は、こうした理不尽な選別解雇に対して「必ずや政府とJR、そしてJR総連に責任をとらせる」と闘ってきました。そしてついに、今回の判決で裁判所に「国鉄当局とJR総連による不当労働行為」を認めさせたのです。

#### これがJR総連の正体

これがJR総連の正体です。分割・民営化の時は「JR総連の組合員の雇用を守るため」という理屈で国労や動労千葉の解雇を要求しました。今度は、組合幹部と会社がうまくやっていくために、東労組の組合員と職場を丸ごと外注化に差し出すのです。

◎鉄道労連(現JR総連)が国鉄分割・民営化の直前の1987年2月2日に採択した「新会社の採用・配属に関する特別決議」

「本州の3旅客会社では、定員割れと言われている。このことが事実であるとすれば、国鉄改革に反対する不良職員が採用されかねない。しかし、このようなことは許されるものではないし、われわれは断じて許さない」

#### ◎組合差別を認定

旧国鉄の分割・民営化でJRに採用されなかった動労千葉の組合員9人が、選定過程で組合差別があったとして、旧国鉄の債務を引き継いだ鉄道建設・運輸施設整備支援機構に損害賠償などを求めた訴訟の判決で、東京地裁は29日、1人当たり300万円の慰謝料支払いなどを命じた。

白石哲裁判長は「分割・民営化に反対する組合員を不当に差別する目的で選定基準が策定され、採用候補者名簿に載せなかった」と旧国鉄の採用妨害を認定、不法行為とした。

JRの業務外注化を止めるためのニュースです。感想や意見、現場の情報などをお寄せ下さい。(メール) dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

## 千葉支社が87人の要員削減を提案

# 強制出向にNOを!

### 幕張、京葉、習志野、銚子の検修・構内業務を外注化

検修・構内職場で働くすべての労働者の皆さん。

千葉支社が7月24日、検修・構内業務の外注化に向けて87人の要員削減を提案しました。

提案では、幕張車両センターは63人、京葉車両センター8人、習志野運輸区11人、銚子運輸区5人の削減です。87人もの労働者が千葉鉄道サービスへの出向の対象となっています。(下表/業務委託提案に伴う要員削減数)

今回の提案は、構内業務が外注化の中心となっており、出向になる労働者と、ならない労働者の分断を狙っています。

### 外注化の扉が開けば

しかし、いったん外注化の扉が開けば、必ず全面外注化まで進みます。構内計画業務も1年後に委託を実施すると明言しています。いずれは新系列の保全検査なども

外注化されるのは明らかです。

会社は、さしあたり外注化と強制出向の突破口をつくるための策として、出向者を選別し、職場を分断しようとしています。職場の全員で反対の声をあげる動きを弱めようとしているのです。会社の狙いはあくまでも検修・構内業務のフルアウトソーシング(丸ごと外注化)です。

### 職場全体の反対が外注化を止める力

今回の問題は、検修・構内業務で働くすべての労働者の問題です。外注会社は経験も技術もゼロです。職場のみんなが反対することが外注化を阻止する力です。

検修職場を丸ごと外注化する提案に賛成し、労働者の出向を「成果」だと言い張る東労組を許さず、外注化反対の声をあげよう。

	職種	現行	提案	増減数
幕張車両センター	管理	15	16	+1
	車両	123	61	-63
京葉車両センター	車両	52	44	-8
習志野運輸区	車両	15	4	-11
銚子運輸区	車両	5	0	-5

JRの業務外注化を止めるためのニュースです。感想や意見、現場の情報などをお寄せ下さい。(メール) dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

# 「原則3年」はペテン 東労組はウソを言うな

## 保線や電力では「原則3年」が12年の出向に

東労組は「出向は3年が原則」と宣伝しています。しかし、「原則」という言葉がくせものです。

保線や土木、電力・信通の外注化は01年から始まりました。3千人を超える直営業務が外注化され、そこで働く労働者が強制出向となりました。

このときに言われたのが「出向は原則3年」でした。外注会社に出向した労働者は3年後に戻る事ができたのか？ 否です。なぜなら戻ろうにもすべて外注化されて、戻る職場がないのです。

結局、出向で働き続けるか、仮にJR本体に戻るとしても不本意な遠距離配転に応じるしかありません。3年のはずが12年も出向が続く労働者が大勢います。

「原則」の言葉が入った瞬間、「例外」がたくさんあるという意味になるのです。違うなら会社も

東労組も「3年で必ず戻す」と言うべきです。戻る職場がなくなるのは検修・構内業務も同じです。

### 出向の次に来るのは転籍

さらに重大なのは、今回、検修職場の外注化のメドがつけば、今度は出向ではなく本格的に転籍が始まります。

検修・構内業務も、保線や信通などと同じく2001年に外注化提案されていましたが、動労千葉などの反対によって10年以上ストップしています。ここが突破されれば、保線や電信なども含めて、出向はすべて転籍にまで進みます。

ここで止めることが肝心です。検修・構内業務の外注化を止めることが、JR東日本の外注化全体の流れを断つことになるのです。

千葉支社管内の線路の管理・検査業務は、10保線区+18保線管理室で行われていましたが、電力・信通・建設業務などの外注化によって、わずか6カ所の保線技術センターに統合されました。1つの職場の守備範囲が3倍になったのです。

これまでベテランの保線労働者は、担当線区の線路の状態を熟知していましたが、外注化によって、一方でものすごい労働強化に、他方で手抜きをせざるをえない事態になってしまいました。

