

12・18大子スト 青年運転士の訴え

ライフサイクル強制配転に対して絶対反対で本日ストライキに入りました。大子運輸科で働く皆さんに訴えます。おかしいことにはおかしいと、反対の声を上げなければ怒りは伝わりません。

この会社では、上が決めたことに対して支社も現場長も黙って従い、東労組の幹部は労働組合として闘うことすら投げ捨てています。ワンマン経営者で周りはみんなイエスマン、そうやって会社がダメになるなんてことはよくある話です。JRのような大企業であっても、誰も反対しないままでは仕事も職場も必ずダメになります。労働者が労働組合として団結して声を上げることが今こそ必要です。

ライフサイクルが始まる際、JR東労組の国鉄採の人たちが「俺たちもかつて運転士になるための条件として民間会社に出向に行ったんだから、お前たちも駅に行くのは仕方ない」と言っていたのを私は覚えています。しかし、ライフサイクルはそれとはわけが違います。駅に行けば3年間もハンドルを奪われるんですよ？運転士の仕

事は毎日同じことの繰り返しではありません。経験がものをいう仕事です。3年も乗務しなければ誰だって技術力は落ちます。本当に「運転士の仕事をなめるな!」と言いたい。



第1波ストに突入し大子運輸科門前で仲間と訴える（2015年12月18日）

会社の幹部にとっては、運転士の仕事など出世のための「腰かけ」かもしれません。でも、自分の仕事に責任感と誇りを持って真剣に頑張っている運転士もたくさんいます。

ライフサイクルは今すぐ撤廃すべきです。動労水戸に加入することがライフサイクルを破綻させる力になります。私たちの職場であるここ大子から闘いを開始し、JR東日本7支社からライフサイクル制度を廃止に追い込みましょう！

鉄道業務全面外注化を進めるJR

1987年の国鉄分割民営化以来、JRは「民間企業」として利潤追求にひた走ってきました。新幹線開業や鉄道海外輸出、駅再開発などといった儲けの出る部門に傾注する一方、地方ローカル線を次々と切り捨てるなど、公共交通としての建前も放棄しています。それらの施策の破綻は、JR北海道に見られるように、もはや鉄道の正常な運行すら不可能なまでになっています。

JRが最大の経営方針として掲げるのが「鉄道業務の全面外注化」です。安全の要となる線路・設備業務を皮切りに、近年は検査修繕部門まで外注化を進めた結果、重大事故が多発しています。JRが次に狙うのは駅業務の全面外注化と、その先の車掌・運転士の外注化です。すでにJR東日本は秋葉原駅などの首都圏巨大駅の全面外注化に着手しています。

国鉄分割民営化に加担しJRで多数派組合となったJR東労組は、これらの施策を推進し、労働者の怒りを抑え込んできました。今その足元から、青年労働者が自分たちの闘いのできる労働組合を選択して闘いに立ち上がっています。

若者の未来のために、闘う労働運動を甦らせよう!