

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

日本郵便の違法な買いたたき・罰金 JR東こそ「下請法違反」

今年1月、日本郵便が昨年6月の段階で「罰金」制度について下請法違反が認定され、「買いたたき」でも下請法違反の疑いで行政指導されていたことが相次いで明らかになりました。

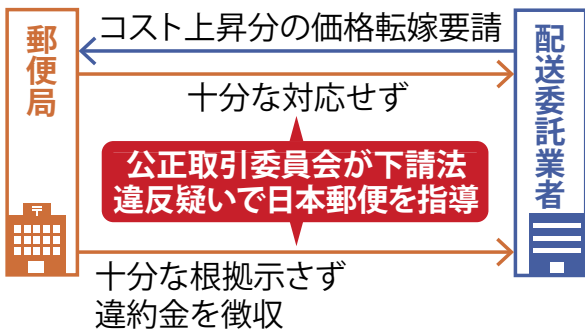
民営化がもたらした破たん

「罰金」は局によって「誤配達5千〜3万円」「タバコクレーム10万円」など、配達料の数十〜数百個分にあたる金額が設定されていました。

「買いたたき」については、23年2月に中小企業庁が、物価上昇によるコスト増を取引価格に反映できるかの調査結果を公表しました。発注元150社中、最低評価が日本郵便でした。

日本郵便は23年4月に対応改善を表明しました。しかし、実際には下請けからの要請があつて

日本郵便の下請法違反疑いの構図



も応じなかつたりして、24年6月に行政指導されたのです。

これは、郵政民営化―利益優先で労働者の権利も雇用も破壊してきたことの結果です。民営化後、日本郵便では非正規が半数まで拡大。低賃金と劣悪な職場環境の中で要員確保もできなくなり、土曜

の配達・翌日配達も取りやめ、郵便を配達することそのものが破たんに直面しています。

こうした現実の中では、自らの職場でやったように下請けに対しても劣悪な条件を押し付け、「下請けたたき」をやるようになるのは必然です。

JR東にも同じ構造

JR東日本がCTSをはじめグループ会社をやっていることはまったく同じです。JR東はこれの間、増益を重ね再び莫大な利益を上げています。一方でグループ会社には、「コストを10%削減しろ」と強制し、現場労働者には超低賃金を強制し続けています。

CTSは、コロナ禍でのJR東の業績ダウンを口実に一時金を減額。JR東の業績が回復しても「今後のために」といつて減額。とくに今年4月からコインロッカー事業が一方的に集約・移管されたために、CTSは上半期で初の赤字を計上しました。JR東の施策による意図的な減益・赤字決算ですが、その矛盾が現場に低賃金・一時金減額として押し付けられています。

こうやってグループ会社を下請けたたきをやってコスト削減・超低賃金を強制し、莫大な利益を上げているのがJR東日本です。ここにはJR東が進める鉄道軽視・「IT企業」化・業務融合化等の施策の矛盾もあります。この構造そのものを吹き飛ばす力は、JR東とグループ会社の労働者がともに声を上げ、闘いにたつことです。