

開始された第2攻撃を粉碎せよ！

日刊 動労千葉

81.12.10

No. 917

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五～六（公衆）0433（22）七二〇七

81新賃金配分の問題点

81年新賃金配分交渉は、11月27日をもって最終集約となり、すでに各職場に新基本給表及び交渉ニュースNo.6をもってその集約内容を明らかにしてきた通り12月28日にベアについての精算払いが行われることとなりました。

81春闘は既に衆知の通り公労協平均一四、二二一円（七・六三％）という額・率ともに職場・生産点のとうてい納得できない調停額で終息し、一七年ぶりのスト無し春闘という中で政府・自民党の反動攻勢はますます激化し、仲裁々定の実施を国会の議決案件としたばかりか、合理化攻撃の武器として引き延ばしてきた経過があります。



81新賃金配分の問題点について以下明らかにします。



—「号俸の中抜き」と「職群改正」

今回配分交渉に於ける重要なポイントは「号俸の中抜き」と「職群の改正」である。

1. 「中抜き」については当局の提案理由は、昇給間差を引きあげることにより昇給率を引きあげる。
2. 「中抜き」実施後は、昇給率のみでなく、昇給・昇格、年金、退職金等で職員の賃金改善となる。

— というものである。

しかし、「中抜き」には、動力車乗務員格差（属人3号、制度2号）が空洞化すること、是正、抜てき、三項八号、40・45才の一号加算などに関連してこの間積み上げてきた昇給関連事項との矛盾が噴出するなど、現行の賃金序列が混乱する問題点を数多く内包しており、これらの問題点について、80年度の新賃金配分交渉時に当局から提案されて以降の交渉の中で、意見が対立しているという経過がある。

また「職群改正」については、当局は、①最高職群改正による頭打ち解消をはじめ全般的に上位への昇格が可能となり昇給率の改善ともなる。②労務職（車両係・構内整備係等）の処遇改善となるなどの点をあげているが、例えば動乗などの11職群の定数が現行10職群の20％、（12職群への定数改訂は58年度）となっており、「退職時に全員が最高職群に」ということが極めて困難になることや、職群の追いつかれが発生するなどの多くの問題点が内包されている。

— 明確な第二マル生攻撃

そして、われわれは何よりも、この「中抜き」「職群改正」提案の当局の狙いが、組合員の最も身近な賃金の問題を通じた第二マル生・組織攪乱攻撃にあることを見すえなければならぬ。

軍事大国化のための国鉄作り1135万人体制攻撃が国鉄労働運動圧殺に照準を絞って熾烈にかけられてきており、国鉄当局が全国的に職場・生産点での新マル生攻撃に出ている中で、「賃金改訂提案が、明確に組織攻撃の視点を持っていることは必然である。

国鉄当局は「昭和55年度職場管理監査結果について」なる「報告書」の中で「職場管理と近代化合理化は車の両輪」であると、「昇給管理」や「3項8号」をもって生産点における力関係の逆転をしてゆくことを明言し新たなマル生攻撃を開始することを宣言している。

そのような背景の中で見ると、81新賃金配分の中で当局があたかも「中ダルミ」「頭うち」の解消などの組合要求にこたえるかのような装いをもって出してきた「号俸の中抜き」「職群改正」の真の狙いは鮮明である。

— 職場生産点から反撃を！

すでに、この「報告書」にもとづく管理者教育が各地方局で開始されており、「組合ワッペンを外せ」などという攻撃が各地で開始されている。検修合理化や乗務員への内達一号改悪などの合理化攻撃と、賃金や昇職や「3項8号」などでの差別支配をもってするマル生攻撃を「車の両輪」とする国鉄労働運動圧殺攻撃を、職場生産点からはね返す闘いに決起しよう。