動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒280 千葉市要町2番8号（動力車会館）
電話｜（鉄電）千葉 2935・2936番
（公）千葉（22）7207番

92.2.18 No. 3541

動労の再建かけ2・21ストへ

ついに四国も脱退!!（二月二日）

革マル松崎の裏切りを断罪し、動労総連合への結集呼びかけを

「九二・三ダイ改」は、ＪＲ東日本が進める鉄道部門「五万人体制」に向けた突破口であり、全系統にわたる大合理化―大量首切り攻撃への一大ステップである。現在鉄道部門の労働者が六万三千四百名であることを考えると、三人から四人にひとりの首切り攻撃ということになる。これは、まさに「第二の分割・民営化」として、全てのＪＲに働く労働者にかけられてきているのである。

「組合員の声を押し潰す松崎」

その一大中心軸をなす攻撃が「動乗勤改悪」だったのである。しかし、これから先労働者が働くための一番重要な勤務制度の抜本的改悪に対してＪＲ東労組、革マル・松崎は、昨年十一月に、自らの組合員の声はもとより全ての動力車乗務員の「反対」「怒り」の声を押し潰して承認を与え、大合理化攻撃に手を貸したのである。松崎のセクト的延命―“命乞い”のために、職場でヘトヘトになりながら働いている労働者を当局に売り渡したのである。

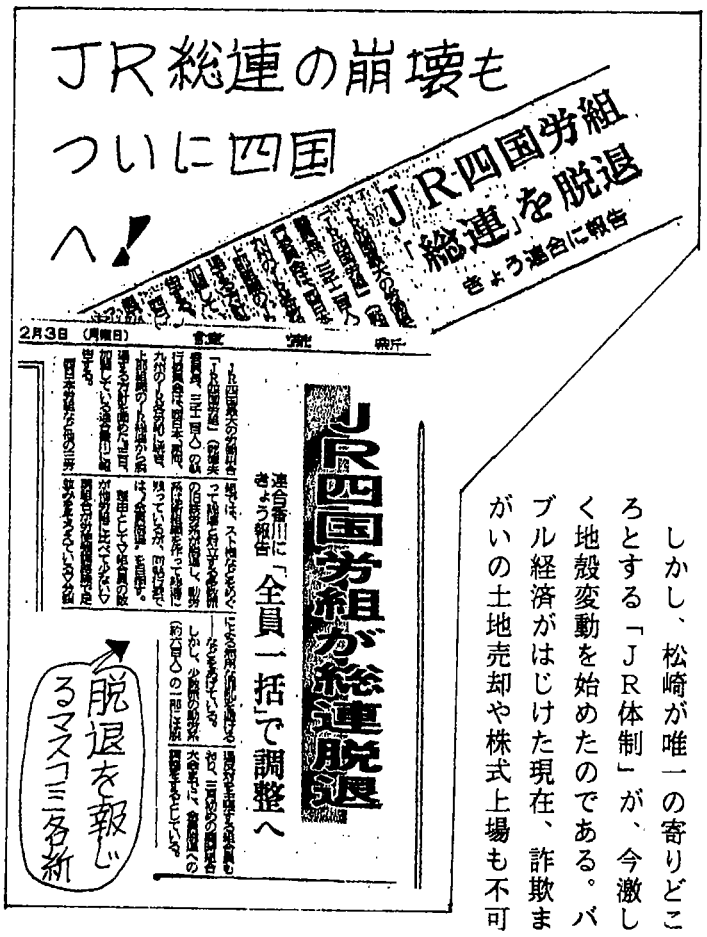
「バブルがはじけてＪＲ体制を直撃」

しかし、松崎が唯一の寄りどころとする「ＪＲ体制」が、今激しく地殻変動を始めたのである。バブル経済がはじけた現在、詐欺まがいの土地売却や株式上場も不可能になり、二七兆円もの債務が国家財政を直撃している。つまり、分割・民営化の失敗が明らかになってきているのだ。

こうした状況の中で、ＪＲ総連の分裂・崩壊はこの一年間で瞬くうちに広がり、西日本、東海、九州に続き二月一日には四国労組が執行委員会でＪＲ総連の脱退を表明、三月七日に臨時大会を開催する発表した。西から始まったＪＲ総連崩壊は、東日本・貨物へもヒタヒタと押し寄せようとしている。分割・民営化で十万人首切りに手を貸し、今また動乗勤を裏切った者の末路である。

「闘う動労の伝統を守ろう」

今こそ新たな闘いへと決起しなければならない。二・二一ストライキを、ＪＲ総連に鋭くクサビを打ち込む一大闘争として闘いぬこう。そして、全ての組合員は、革マル松崎の下で辛酸をなめさせられている労働者に「全ての動力車乗務員は動労総連合に結集しよう」と自信をもって訴え、闘う伝統を守り、動労の再建をかちとろう。



これ以上の削減を許すな

「ダイ改」で関東支社と交渉（十四日）

二月十四日、ＪＲ貨物の「九二・三ダイ改」について関東支社と団体交渉を行った。

交渉は、①関連会社への業務委託問題、②合理化による要員削減、③事務係へのパート導入、等を中心に行った。

小名木川駅の構内入換・蘇我派出の全面委託（京葉臨海）は、鉄道輸送業務の根幹である入換業務、検査業務を委託することは安全確保からも無責任であり、出向先の拡大だけを求めるやり方はやめるべきであるとの組合側主張を行った。しかし、会社側は、計画は前からあり、今回受け入れ会社との話合がついたための移行計画であり、小名木川駅は現在双方で行っていたものが全面委託となり、競合しなくなり、安全上からも問題はない、との回答に終始した。

さらに、新小岩機関区の波動要員削減問題では、「二～三年は苦しいが昨年実績からも対応可能である」、事務へのパート導入では、「まだ具体的には決めていない」、その他、兼掌化問題による要員削減計画の撤回を求めたが、「問題ない」との回答だけであった。

今回、会社側の対応は「問題ない」「出来る」という回答だけに終始したため、今後組合側からの主張に踏まえ、会社として再検討することを強く申し入れ交渉を終了した。