



千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号 (動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

98.11.9 No.4875

年末手当要求申し入れ 10月30日

要求額東日本3・5、貨物3・6カ月

貨物格差回答を許すな

動労総連合は、十月三十日JR東日本、JR貨物両社にたいして「九八年度年末手当の支払に關する申し入れ」を左記のとおり行なった。

申し入れ内容

- 一、九十八年十二月一日現在における基準内賃金の三・五カ月分(東日本)
- 同三・六カ月分(貨物)
- 二、支払にあたっては、組合所属による差別は一切行なわないこと。
- 三、九八年十二月四日まで支払うこと。

年末手当交渉の最大の問題は、言うまでもなく貨物会社と旅客会社の格差問題にある。貨物会社は五年連続の赤字決算というなかで、期末手当やべ・ア回答を超低額・格差回答を続けてきた。われわれはこうした貨物会社の労働者に犠牲を転嫁したやり方にもうガマンがならない。しかもこの格差回答は、分割・民営化直後から始まっており、「赤字」は格差を拡大するため、の絶好の理由とされてきたことだ。「レールをもたない鉄道会社」であるJR貨物は、貨物列車を走らせることに旅客会社に「線路使用料」を支払っている。この「線路使用料」は年間約二百億円に達しようとしている。しかも分割・民営化直後のバブル景気のなかで貨物会社が「黒字」のときにはこの「線路使用料」を値上げした経過もある。

そして「格差」が始まったころ、貨物会社は「格差」の理由に「旅客会社を上回ると線路使用料の値上げが出される」ことをあげた。つまり「線路使用料」が「人質」となつて貨物労働者の労働条件が切り下げられてきたと言ふことができる。

分割民営化が格差の根源

したがって「格差」問題は、貨物会社の業績一般の問題ではなく、分割・民営化から発生した問題だということである。しかも「線路使用料」に比べれば貨物の「赤字」額はその三分の一程度であることをみても、この「赤字」問題自身も分割・民営化の構造的な問題であると言ふこともできる。こうして分割・民営化体制のなかでは、貨物労働者の労働条件は永遠に旅客会社と並ぶことはない構図がつくられている。

さらにこの間の不況の長期化なかで、各企業の合併、事業所閉鎖、リストラなどにより貨物会社の収入は分割・民営化時点まで落ち込み、さらに九月の集中豪雨による東北線・上越線の寸断などがこれに拍車をかけている。

年末手当交渉は、こうした状況のなかで開始される。貨物会社の超低額・格差回答を許さず全力で闘いぬこう。

乗務員分科会定期総会に集まろう

十一月十九日十時より 千葉市文化会館

乗務員分科会定期総会に集まろう。今、乗務員分科会に問われている課題は大きい。誰もが肌身で感じているとおり、JRの現状は危機的だ。技術力や技術継承が崩壊し、列車をまともに動かすことができなくなつてしまつてゐるのだ。

その最大の原因は言うまでもなく、東労組・革マルと結託した異常な労務政策にある。この結託体制が、正常な業務の指示や指導のあり方、安全に対する構え、適正な人材の配置などをどれほど歪めてしまつてゐるのかは、管理者も含め誰もが承知している。しかし、「こんなことをやっていたら大変なことになる」と正面きつて言う者は誰もいないのがJRの現実だ。そして、闇雲な合理化攻撃がさらに追い打ちをかけ、一旦何らかの理由でダイヤが乱れたらいつ正常に戻ることも知れないような事態が日常化している。

反合・運転保安闘争の全面的強化を!

まさにJRの安全は危機にたつてゐる。こうした状況は闘いによってしか打開されない。われわれは、「安全に係わる一切

の問題は労働組合の闘いの課題である」との認識にたつて、反合・運転保安闘争を動労千葉の原点として闘い続けてきた。今こそその闘いの真価を発揮しなければならぬ。

この闘いの基礎となるのは、一人ひとりの乗務員の地道でねばり強い取り組みや抵抗だ。危険な作業の強要、不当な業務指示、規程に反した指令・指示、設備上の問題点、権利侵害等、日常の業務のなかで発生する諸問題を摘発し、それに抵抗し、一切の問題を本部に集中して、全組合員の闘いとして組み立てていかなければならない。また、安全を脅かす事態に対しては、いつでも恒常的ストライキ体制方針を発動できる闘争体制を全職場で堅持しよう。定期委員会での討議をとおして、反合・運転保安確立に向けた新たな方針を確立しよう。乗務員分科はその先頭を担おう。

動労千葉乗務員分科会第二一回定期委員会

▼11月19日(木)10時より

▼千葉市文化会館(ハル)前ツインビル