



千葉労働動向

崩壊の危機に たつたJR体制

JR総連革マルは、いま分割・民営化以降最大の危機に立たされている。JR東海とJR西日本が公然と革マル排除に舵を切り、JR東海労組・JR西日本労組の役員から革マル落しを始める一方で、JR東日本の提唱した「国際鉄道安全会議」にも一切協力しないという事態は、JR総連革マルとJR東日本内革マル結託グループを断崖絶壁の淵に追いやった。

とりわけJR総連定期中央委員会で、松崎の提起した「スト権の確立」各単組のスト権のJR総連への委譲」が拒否されるという事態は、JR総連革マルの危機がぬきさしならないものであることを示している。そもそもこの「スト権の確立」とは当初清算事業団労働者の「クビ切り要求」として、三月の清算事業団闘争の高揚にたいする反動として、策動されたものであるが、JR総連革マル松崎はさらに「スト権の委譲」をもって、JR各社と各単組のタガをはめ革マル支配の道具にしようとしたのである。

いわば国鉄時代の「本部一本」の再現を夢想したものであった。ところが、この革マル支配のための「スト権の委譲」は、当然にもJR各社のみならず、JR総連加盟各単組からも反撃をうけ、挫折するにいたったのである。

危機を端的に示したのがJR東労組第九回定期中央委員会(十二月四日開催)での松崎の委員長あいさつである。ここで松崎はその始めから終わりまで、JR東海・JR西日本幹部に対する憎悪と罵倒でうめつくした。「四人もの犠牲者が出ているのに極楽とんぼでスト権論議を封殺しようとしている会社幹部がいる」「公然とJR総連からの脱退をそそのかす某社幹部がいる」「JR東海は、志摩(元鉄労委員長)に

六〇〇万円の顧問料を払って妨害している。こういう連中にははつきりとして「国鉄の安全会議は革マルのために行うようなものではない、と公言する連中がいる」「人間尊重企業をめざすJR東日本は素晴らしい」等々、こうしたうらみつらみが延々と続いた。

ここには、まさに顔面蒼白となった松崎の姿が手に取るように見えてくる。われわれがこの間主張してきたように、革マルをパートナーに選ぶことによってしか、支配を維持することのできないことの中にこそ、「JR体制」の最大の矛盾・弱点がある。そしてこの危機が臨界点を越えて爆発しようとしている。

更によって延びるのならわかるが、短縮となってはいるのなぜか? (当局) 今までの所要時分の比較であるが、もろもろの条件があり、別途としたい。

12月21日団交

労働条件を提示せよ

すぐには開かれる

JR千葉支社は、十二月二日「九一・三ダイ改」について運輸関係の具体的内容を除いて、「ダイ改」に関わる部分の提案を行ってきた。動労千葉は、三月一日と期日が限定されている中で、運輸関係の労働条件を一切提示しない千葉支社の姿勢を厳しく弾劾し、今次提案に関する問題点である、①スピードアップ、②表定時分の見直し、③新車両導入に伴う訓練計画等について説明を求め、交渉を持ったところである。

ここでは主な交渉経過を報告し、当局のさまざまな対応と、安全無視の実態を明らかにしたい。(詳細については、近々発行される交渉ニュースNO.6を参照されたい)

移行後毎年同じではないか! 列車設定など決まっているのであるから一定のメドを出すべきである。(当局) 輸送施策については、ニーズ・動向等のは握をしている。現在作業中であり全体の流れなど見極めがつきにくい。固まっていけない段階なので説明ができない。少なくとも一月中には……

なのはどういう事か? (当局) 信号機の移転、カーブのレール更換、カントの付替、曲線の延長、PC枕木化等技研と調整した保線プロジェクトによるスピードアップ。運転時分については、時間帯の条件・他列車との関係等あるので特定できないので別途。

われわれは、「九一・三ダイ改」阻止へ、運輸保安確立をメインスローガンにして闘いぬこうではないか! JR千葉支社は労働条件を早期に提示せよ!