



月刊 千葉労働

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 (鉄証) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.528 No. 3400

ついに分裂にふみきった JR総連、西で新組合

JR体制の 破綻のはいまり

五月二十三日、JR総連改革マルは、今年二月以来続いてきた西日本旅客鉄道労組(略称JR西労組)のJR総連脱退問題に見切りをつけ、旧動労勢力をかき集める形で、「JR西日本労組(略称JR西労)」の結成にふみきった。

これによって、分割・民営化強行過程以来の、動労改革マルと鉄労の結託体制に終止符がうたれるとともに、JR西日本では、JR総連は会社との間で「対立」する立場に立つ事になった。

これは、JR当局とJR総連の結託したJR体制が破綻し、修復のきかない所までたち至ったことを示している。さらにこれはJR東海など他の会社にも、波及すること必至であり、分割民営化以来の構図が大きく崩れようとしている。

分割・民営化の強行と、それ以降も続く合理化の連続は、たとえば西日本においては「鉄道部」に示されるように、極端なところまで行きついている。そしてその結果が信楽事故に結びついたといえる。そのJR西日本を支えてきた点で、「JR西労組」も「JR西労」も同罪である。

いまこそJR体制打倒にむけて、動労総連合の飛躍をかちとろう。

JR西労組が分裂

JR総連からの脱退問題で揺れた西日本旅客鉄道(略称JR西労組)は、大分県生野労組、三万四千人のうち、旧動労系が脱退反対派が十八日、大阪府吹田市で新労組「JR西日本労組」の結成に向け結核起案会をこの日の集会には約三千人があたる六千人の獲得を目標

争う。あいつに立った新労組は、JR西日本労組と旧動労系が対立。今年二月十九日に旧動労系の大分県労組が中央労組の同意で脱退した。JR西労組との関係が緊張した。旧動労系は脱退した。その結果、中央労組臨時大会が開けられ、結核起案会が開かれた。

JR東日本「時短の具体的実施方法」を提案

労働強化をねらう

JR東日本は、五月二三日、「労働時間短縮についての具体的な実施方法」を提案してきた。

この提案は冒頭に、「時短にあたっては、労使は一致協力して、効率化、機械化、システム化などを進める等、絶ゆまぬ経営改革に取り組みむこととする」とあるように、合理化、労働強化、要員削減を前提としたものであり、真の時短とはいえないものである。

提案では、特別休日(特休)を四種に区分して別表1のようにしてある。

さらに、駅や区の日勤業務者を、全て「変形日勤(一種)」という勤務種別に包括し、一形(労働時間四時間)から一五形(労働時間十一時間)まで、労働時間を三十分さきみに十五の形に分けている。さらに、休憩時間数によってa、dと細分している。最長の十五形dに至っては、労働時間十一時間、休憩五時間、拘束十六時間にもなっている。これを使えば、別表2のような勤務も可能となる。

これは、JR西日本のスリット勤務と同じである。非現業を優遇し、現場にはより一層の労働強化の強要を許してはならない。安心して働ける真の労働時間短縮と、適正な要員を求めて闘いを強化しよう。(提案詳細は総連交渉ニュース第8号参照)

(別表1) ↓ (特休の数、現在は年間43日)

勤務種別	特休種別	年間特休数	増加数
交代制勤務者 各乗務員勤務	4種	48日	+5日
駅・区 日勤(1種)	3種	48日	+5日
工場等 日勤(2種)	2種	52日	+9日
非現業 日勤(1種)	1種	56日	+13日

(別表2) ↓ 変形日勤の15形dはこんな勤務に

