



日動労千葉

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・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

95.4.7 No. 4171

貨物格差を徹底糾弾する!

貨物労働者の怒りを
全組合員が共有しな
ければならない!

JR貨物が九五新賃金について、三月二十八日、二・五四%の超低額回答を行なってきたことは、三月三〇日発行の日刊号外で速報した通りである。

「分・民」矛盾にこそ真あり!

貨物会社は、その「回答書」の中で、「本年度の決算見通しは、阪神大震災の影響を大きく受け、大幅な赤字になることは必至。二年連続しての赤字決算」と、殊更、災害の影響と結果をとりあげ、「赤字決算」、「会社経営の危機」を叫びあげている。

そして、「被害の早期復旧」、「ダイヤの正常化」、「荷主の信頼回復に努め」この難局を乗り越える取り組みと言う。しかしながら自前の線路を持たない貨物会社にとって、最大の問題点は何よりも、「分割・民営化の矛盾」そのものにある。

このことの解決抜きに、抜本的なモーターシフトも、「健全な経営」も、「荷主のニーズに応える信頼回復」も、難局を真に乗り越えることなど不可能と言わざるを得ない。

中長期計画を粉砕しよう!

それを貨物会社は、「分割・

民営化一〇年目の見直し」攻撃として、その具体策である「中長期計画」の枢軸をなす、基地統廃合を含む大合理化攻撃と高齢者の切り捨て首切り攻撃に出ている。

九五新賃金については、対前年度一三・一八%、〇・四四%減と、民間大手と比して大幅な落ち込みとなっている。

また、この間のJR会社間格差によって、東日本と貨物の間には大幅な格差がついている。

貨物格差を自覚し認識しよう!

同年代で、貨物の組合員は毎月一万二千元〜一万五千元、年間においても一時金格差によって一〇〜二〇万円の減収を余儀なくされているのだ。このことを旅客で働く組合員は自覚しなければならぬ。

このことの怒りの共有なくして、真の団結はありえないし、「分割・民営化」粉砕の闘いの真の勝利はありえない。

われわれは、今、貨物への九五新賃金の超低額格差回答を断じて許さない。日貨労、鉄産労の裏切り妥結を許すな!さらに闘いを強化しよう!貨物の労働者の堆積された怒りを、自らにかけられた攻撃として改めて認識しなければならぬ!

JR間格差の軌跡 (東日本・貨物の対比)

	88年度		89年度		90年度		91年度	
	定昇・ベア	一時金	定昇・ベア	一時金	定昇・ベア	一時金	定昇・ベア	一時金
JR東日本	4.20%	4.90ヵ月	5.06%	5.10ヵ月	5.97%	5.50ヵ月	5.92%	5.60ヵ月
JR貨物	4.10%	4.90ヵ月	4.96%	5.10ヵ月	5.85%	5.40ヵ月	5.64%	5.45ヵ月
東日本との格差	0.10%	.....	0.10%	.....	0.12%	0.10ヵ月	0.28%	0.15ヵ月

	92年度		93年度		94年度		95年度	
	定昇・ベア	一時金	定昇・ベア	一時金	定昇・ベア	一時金	定昇・ベア	一時金
JR東日本	5.57%	5.75ヵ月	4.51%	5.75ヵ月	3.77%	5.75ヵ月	3.25%	.....
JR貨物	4.65%	5.10ヵ月	3.96%	5.10ヵ月	2.98%	5.10ヵ月	2.54%	.....
東日本との格差	0.92%	0.65ヵ月	0.55%	0.65ヵ月	0.79%	0.65ヵ月	0.71%	.....

分割・民営化の翌年からこれだけの会社間格差が強行されている。

反合・運転保安確立! 反戦・反核を担う労働運動を!

日刊四月四日号で掲載した、推薦候補者の氏名に誤りがありました。編集部一同、ここに慎んでお詫びし以下の通り訂正いたします(敬称略)
さんぺい輝枝 (新)千葉市議会(花見川区)
舟根 澄夫 (新)千葉市議会(中央区)
四月九日投票日、必ず投票を!