



月刊 千葉労働

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

96'7.25 No. 4437

7/17 勤乗勤不学習会

頭の中に入れ!! 闘争の武器

動労千葉は、運転保安の確立に向けて、①規程に基づいた厳格な取り扱いを無視・軽視する経営姿勢に対する追求、②危険踏切の抜本的な改善と電車の前面強化の実施、③無謀なスピードアップ計画の中止、④軽量化使い捨て車両の投入計画の中止、⑤作業緩和、⑥多発する車両故障や保安設備故障の究明、⑦事故発生時の復旧・救援体制の確立、⑧運転士への事故責任の転嫁の中止、⑨安全最優先への経営姿勢の転換など、抜本的な安全対策を当局に要求しています。

この中で、JR当局-JR総連が結託した強権的労務支配を打倒する闘いは、運転保安の確立にとっても重要な課題であることは言うまでもありません。また、勤乗勤が改善される中、「作業別実態調査」を行い、この間の問題点を集約するなかから、「乗務員勤務制度」、労働条件の改善要求を行っていきます。

さらに、乗務員分科会を中心として、全組合員が業務上の知識、関係法規等を熟知し、闘いの武器に転化するための学習活動が重要です。

こうした観点から、七月一日に、動労千葉乗務員分科会と貨物協議会が共催で、柴崎貨物協議長を講師に、初の勤乗勤学習会が、翌日の一七日には、檜垣乗務員分科会長を講師に、日本の勤乗勤では二回目の学習会が、それぞれ千葉市民会館で開催されました。

学習会では、東日本と貨物では内容は異なりますが、①動力車乗務員の労働時間、②乗務割交番作成規程、③乗務員の賃金・手当。それに関係する就業規則、労基法についての解説がなされました。

確かに、わかりづらい乗務員の勤務制度ではありますが、日々我々は、この制度の中で働いているわけです。こうした取り組みをキチンと行い、「奪われた権利をとりもどす」ためにも、勤乗勤の仕組みを理解し、「闘いの武器」としよう!

さらに、乗務員分科会を中心として、全組合員が業務上の知識、関係法規等を熟知し、闘いの武器に転化するための学習活動が重要です。

60歳で休む職場作ら

(7/23) 新小岩支部で 高齢者集会

分割・民営化以降、ダイ改のたびごとに徹底した労働強化がのしかかっている状況のなかで、六〇才まで働くことのできる労働条件の確立という課題は、緊急の重要性をもっています。当局は、明らかに高齢者の「きり捨て」、首切り攻撃を開始しています。高齢者に対する首切り攻撃との闘いは、当該者にとって深刻な問題であることはもとより、全組合員にとって極めて重要な課題です。

国鉄入社当時は、五五才で退職し、年金支給でした。しかし、これからは、年金は六五才へと段階的に支給となり、退職金も減額です。情勢が大きく変わるなかで、将来の生活設計など、「六〇才まで働くことのできる労働条件の確立」へ、組織全体をあげた闘いの体制を築かなければなりません。

こうしたことに踏まえて、七月二三日、新小岩支部において、「五〇才ー五五才の組合員対象の対話集会」が開催されました。

現在JR貨物は定年が六〇才となつていますが、五五才以降は原則出向扱いとなつています。乗務員については、全体的に要員不足の為、出向扱いになつてはいますが、余剰人員があればこれも出向となる可能性があります。

貨物会社は分割・民営化時点では貨物安楽死論でスタートし、バブル景気につれて順調でしたが、バブル崩壊後九二年度から実質赤字経営が続き、これを解消しようと九四年度からF二一(フレイト二一)計画を立て、貨物大合理化七千人体制に動いています。その一つとして早期退職制度があります。これは赤字を労働者に転嫁する政策に他なりません。

対話集会では、JR貨物をめぐる今後の情勢、要員問題、基地問題について。そして、参加者から多くの質問がだされ、意見交換をし、これからも、六〇才まで頑張るといふ方針を確認しました。

(新小岩支部で)