



千葉労働運動

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

96.9.19 No. 4468

第二三回定期大会の成功を勝ち取ろう! 大失業時代と対決する労働運動の先頭へ

今日、戦後最悪の失業率の中で、日本労働運動はいかにこれと対決し、突破していくのか重大な試練にたたされている。第二三回定期大会は、こうした情勢の中で開かれる。

日本労働運動の中軸を支えてきた国鉄闘争、その先頭で奮闘してきた我々は、その経験を教訓に確信を深め、今こそ労働界の先頭でがんばろう。



景気「回復」といわれているにもかかわらず、実際の失業率は、三・五%、戦後最悪であり、その後も更新しつづけている。まさに大失業時代の到来である。

このことは、資本主義がもはや労働者を食わせてゆけない時代というものであり、日本資本主義の破局が刻々と迫っていることをさししめしている。

こうした中で、日経連は、九〇年代後期の経営側の生き残り戦略として、「新時代の日本的経営」と題する報告を発表した。その内容は、今までの日本的経営の骨格とされてきた終身雇用制と年功賃金制をやめて、ほとんどの労働者を定期昇給や年金もない「契約社員・総パート」とするものである。実際には「賃金は能力・業績重視」を徹底化していくものである。実際に正

社員の解雇とパート化、一般職の廃止と派遣社員への置き換え、年棒制、裁量労働制の拡大、ベアゼロ、定昇見直しなど日経連路線はどんどん進行している。

しかも、日経連は今年六月五日、規制緩和に関して、女子保護規定の撤廃や労働者派遣事業の自由化、裁量労働制の適用範囲の拡大などの主張に加え、ついに労働基準法の一八八時間労働規定の削除や罰則規定の廃止などを求める要望書を政府に提出した。言うまでもなく、「八時間労働制」と法違反に対する「罰則」は、労基法のもっとも根幹をなす規定です。シカゴの労働者が、八時間労働制を求めてゼネストに立ちあがったのは一八八九年五月一日、実に百年前のことです。日経連は、歴史の歯車を百年前に引き戻し、労働者の権利を地におとしめようとしているのです。

JRもその例外ではない現状をしっかりと見据えなければならぬ。



資本の攻撃の中心は、労働者を個々バラバラにして、お互いを競争させ、労働条件の決定か

らすべて労働組合を排除し、労働者の団結形態を完全に解体しようとするところにある。

資本の側は、「自己責任原則にたつ自由な経済社会」と称し、徹底した弱肉強食の競争社会を徹底しようとして狙っているのだから。これが本格的に実施されたらどうなるのか。

アメリカに例を見ると、ミドルといわれた熟練、技能労働者の大半が「規制緩和」の中で、失業ないしは飢餓賃金下に追い込まれ、一億二千万の労働者が路頭に放り出された。

今日進んでいる日経連路線をそのまま許すなら、その行き着く先は、極限的大失業と暗黒の道である。労働者(組合)が一步退けば百・千の「屈伏・譲歩」をせまってくる、連合すら許容しないというのが資本の本質である。



資本の攻撃が激化する中、連合は、九六年春闘を放棄し、日経連路線をつぎつぎ受け入れ、雇用についても、出向・希望退職などリストラを組合側から率先して進めているのである。労働運動の変質と危機は深刻である。

国労指導部によって画策されている路線転換・屈伏路線は、こうした労働運動の「腐敗」に、国鉄ろうどうしやを引き込むものであり、断じて許してはならない。

大失業時代のなかで、労働者がとるべき立場は、資本家が労働者を食わせてゆけないのなら、労働者階級が資本家が変わって社会を担っていくという立場に立って、階級的団結をうち固めることである。

大失業時代と対決する、闘う労働運動の新しい潮流をつくり出すことは、死活にかかった課題なのである。

第二三回定期大会を大成功させ、これをバネに十一・一〇労働者大集会を圧倒的にかちとろう!

- ・第二三回定期大会
九月二十九日一三時
三〇日一二時まで
鴨川「鴨川館」
- ・燃え上がる怒り!
未来のための千葉県集會
一〇月二七日一三時
千葉市民会館