



月刊 千葉動力車

貨物労働の動乗勤裏切り妥結弾効 更なる抜本改悪許すな!

裏切り妥結弾効

JR総連貨物労働と貨物鉄産労働の裏切りにより、乗務割交番作成規程の再改悪が強行された。断じて許すことはできない。

今回の改悪は、深夜帯を2時間以上含む乗務の制限について、「月9回以下」と定められていたものを「月10回以下」に改悪し、

さらに、一継続乗務キ口の制限も緩和して、実乗務時間の如何にかかわらず、一人乗務の場合には、220km、二人乗務の場合には330kmまで乗務させることができるようにさせるものだ。

これにより、乗務員25名の要員削減(当局発表の推定値)が行われるという。しかし、問題はそれにとどまらず、深夜帯の乗務回数制限や、一継続乗務キ口・乗務時間の制限緩和は、基地の統廃合―大規模な要員削減

・労働強化に直結するものだ。今回の改悪により、今後基地の統廃合問題がさらに大きな焦点になるうとしているのである。JR貨物労働は、こうしたことを全て承知の上で、当局の言うがままに裏切り妥結したので。われわれは、怒りを込めて裏切り妥結―乗務割交番作成規程の強行を弾効する。

士職七百名削減

しかし攻撃は、それにとどまらず更に重大化している。9月24日の「カーゴニュース」で、JR貨物の伊藤直彦専務取締役は、「2千7百人の乗務員は2千人まで削減が可能」「乗務員の勤務制度見直しのためのチームをつくり、3月末までに結論をだす」と述べているのだ。

またもや労働組合には一切の説明すらないまま、一方的に業

界誌で大合理化を宣言したのである。なぜこのようなことが突然業界誌に発表されるのか。このようなやり方自体、断じて許せるものではない。しかも書かれていた内容は、「乗務員の能率向上は新フレイト21計画のキーポイントで、避けては通れない」「到着した駅で運転士が駅の業務もこなすといった『乗務十地上職』という組合せ勤務で労働時間をカウントすることも考えられる」「入換乗務員については、様々な労働条件も駅要員と同じ扱いにしてもよいのではないか」「乗務員基地の再配置はできるところから取りかかる必要がある」と等というものだ。

労基法改悪を弾効する

9月25日、労働基準法の改悪法案が、連合の裏切りと翼賛国会と言ふべき状況のなかで参議院を通過した。共産党すら、口先だけの反対で粛々と審議に協力したのだ。われわれは、労基法の抜本的改悪を、満腔の怒りを込めて弾効する。

法案は、裁量労働制の適用範囲の拡大や3年間の有期雇用制度の導入などにより、8時間労働制を根幹から否定し、終身雇

用制を解体し、労働者の団結と労働組合を否定・解体しようとする意図に貫かれたものだ。労働者を好きなきだけ雇い、自由に搾りとり、好き勝手に首を切ることができるとして、組織がつかられようとしている。同法の制定から約50年ぶりの抜本的改悪である。

しかも、派遣労働の原則自由化を内容とした労働者派遣法の改悪案が今臨時国会に上程されようとしている。六千万労働者と家族の生活・権利をはじめ、これまでの社会のあり方がすべて覆され、労働者の地位に決定的な一撃が加えられようとしている。われわれは、先に成立した女子保護規定の撤廃(1999年施行)も含め、2000年4月からの施行を断じて許すことはできない。闘いはまだこれからだ。怒りの反撃で改悪法を葬ろう!

新たな裏切りが

しかしJR貨物労働は、何とこの大合理化案を全て容認しようとしている。同じ号の「カーゴニュース」で、貨物労働委員長緒方は次のように述べているのだ。「今の乗務員が2千7百という数字でいいとは思っていない。他の輸送機関と競争できるようにするために賃金を含めてコストを下げなければ対抗できない。苦しいが頑張らなければならない」という説明であれば、『よしやるぞ』という気になるかもしれない。「10月下旬の半期決算前後に決断を迫られる場面がでてくるかもしれない」「(しかし)効率化を行う場合には、国鉄改革にまだ反対している組合と、これまで様々な施策に協力してきた組合の扱いについては、はっきりした区別をつけたいと士気にかかわる」と。

要するに、組合員も知らないうちに、貨物労働の一部と当局的間ではすでに話ができていくということだ。会社が国労潰しさえやれば、どんな合理化も賃金コスト削減も、すべてオライだというのである。合理化や労働強化、賃金コスト削減は、貨物労働の組合員だろうと平等にのしかかるものだ。自分たちの組合員を犠牲に差しだして国労潰しを要求する組合委員長とは一体何なのか? こここそ革マルの本質がある。怒れ! 貨物労働組合員よ。新たな士職大合理化攻撃を阻止しよう。