



月刊 千葉動力車

年末手当 貨物格差回答許すな!

11/25 緊急行動 15時~ 新小岩

年末手当をめぐる闘いが重要な段階を迎えている。現在まで東日本・貨物とも二回の団交が行われているが、とくにJR貨物当局は、半期の決算で運輸収入が八四・八%に落ち込んでいること、この間の水害により、約四〇億円の損害が発生していることなどを理由に超低率・低額回答を強要しようとしている。昨年の年末手当でも、東日本との格差は、〇・七二五箇月分にも及んでいるのだ。(東日本三・一五箇月に対し、貨物は二四二五箇月)この間積もり積もった基本給の格差を別にしても二十数万円もの格差になる。もはや我慢の限界をこえるものだ。何ひとつ展望も示されないまま生活が脅かされ、やり場のない怒りの声だけがつのっているのがJR貨物の職場の現実だ。

この責任をとれ!

これはまさに分割・民営化政策そのものの矛盾に他ならない。JR以降の十年余りの間のなかで、JR貨物の経営がそれなりに成り立ったのは、バブル期の異常な状態のなかでしかなく、われわれがずっと指摘し続けたとおり、そもそも、二〇〇億ものレール使用料を旅客会社に払い、ダイヤ設定もままならないような会社が成り立つはずはないことは、分割・民営化攻撃の最初から分かってきっていたことだ。鉄道貨物など潰してもかまわない、安楽死だ、という無責任かつ無定見な発想が現在の状態を生み出したのである。この間、こうした矛盾は、賃金の徹底した抑制、目茶苦茶な

人員削減・労働強化、老朽化による脱線事故等の続発・運転保安の危機等となつて、全て現場で働く労働者への犠牲として押しつけられている。貨物当局は新フレイト21の大合理化攻撃を提案し、「平成13年度には出口が開く」と言い続けてきた。しかし現状は出口どころか、その計画自体が完全に破たんしている状態だ。

総団結して闘おう

一方JR貨物労は、これまで以上に会社の手先になり果てている。今回の年末手当でも、要求自体を昨年よりもさらに切り下げているのだ。そして主張することは、「国労の首を切れ」、「分割・民営化政策は何も間違っていない」、「JR東日本の松田社長は立派だ」と繰り返すだけである。貨物で働く労働者のことなど何ひとつ考えてはいない。国労を潰し、東日本の革マル結託体制を維持することだけが彼らの目的なのである。貨物格差を許すな! 11・25緊急行動に全力で結集しよう。分割・民営化の推進者、貨物会社当局、JR貨物労は責任をとれ! JR貨物に働く仲間たちは、総団結して立ちあがろう。

貨物格差粉碎!

11・25緊急行動

11月25日(水)15時

千葉機関区

新小岩派出

異常時の対応めぐる交渉!

再回答求める

貨物関東支社

十一月九日貨物関東支社は、動労千葉申第二号「異常時における輸送混乱に関する申し入れ」の回答を行った(回答内容は別表)。ところが九月十六日の台風五号の輸送混乱時に発生した運転保安上の危機的事態にたいして、関東支社の回答は事態の深刻さを欠いた内容であったため、早急に「再回答」を求めることとなった。

第一項目で回答は「き電停止区間内に列車が在線する中で電力司令に承認を与えたため、き電が停止したものである。」と、あたかも列車が停止している区間のき電停止を行なったかのような回答を行なったが、実際は千葉駅を通過しようとした走行中の貨物列車が千葉駅にさしかかったところき電が停止されていたというのが事実なのである。つまり司令は貨物列車の運行について全く把握できていなかったということなのだ。

問題なのは、司令が貨物列車の運転状況の把握を異常時には出来ていないということなのだ。これではなんのための司令なの

か。司令は旅客列車だけを把握

第二項目は、当日金町駅と大宮駅で発生した抑止中の列車にたいして、き電停止のため列車留置手配が行なわれたことについてである。列車留置後の運転再開の際にはブレーキ試験が必要となるが、金町駅も大宮駅も東日本であるため、所定の業務でのブレーキ試験は業務委託契約に含まれているが、異常時にはその要員がいけないことになり、しかもき電停止の理由は工事によるものであり、台風が通過した後は列車が遅れているにもかかわらず、予定どおり工事を行なうことから途中駅での列車抑止が発生した。

第三項目は、途中駅で十五時間抑止したという問題だが、旅客の終列車まで貨物列車を抑止したと言う方が事実だ。当該の一〇九九列車は、高速貨物Bという列車種別であり比較的優先度は高い列車である。にもかかわらず旅客の終電後まで抑止されていた。このような夜のラッシュ時間帯が終わるまで貨物列

