

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

日刊動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番
(公) 043 (22) 5054 番
99.11.30 No.

怒心 JR貨物の年末手当 超低額回答弾劾!

▶ JR貨物労の裏切り妥結に怒りの声を!
▶ JR貨物は、直ちに再回答せよ!

11・29年末手当回答
▼基準内賃金の
一、七五五箇月分
▼12月10日以降
準備できしだい

絶対に許せない!

JR貨物は、昨日(11/29)年末手当について回答したが、その内容は、「基準内賃金の一、七五五箇月分」という超低額回答であった。怒りなしには聞くことのできない回答だ! 断じて許すことはできない!
JR東日本との格差は、今回だけでも基準内賃金の一、三五箇月分にもなっている。夏冬含めれば、基準内賃金の二箇月分以上の格差がついたのだ。

これが、国鉄分割・民営化攻撃が労働者にもたらしたものである。分割・民営化攻撃は、その過程で、二〇万人もの国鉄職員の首を切り、権利を剥脱し、不当労働行為をほしのままにしたばかりではない。一三年がたつ今も、こうしたかたちで労働者に襲いかかり、その血を流しつづけているのだ。われわれは怒りを新たにしなければならぬ。分割・民営化攻撃を強行した権力者やそれに奴隷のように追従したJR総連・革マルを許すことはできない。

原因は、分割・民営化にこそある!

貨物会社は、回答書のなかで「このままでは来年度の事業計画策定に

も支障をきたす」「鉄道貨物輸送の生死を分ける「分水嶺」に差し加かっている」などと称している。

だが、本当の意味で「鉄道貨物輸送の生死を分ける分水嶺」は、分割・民営化の強行のときにこそあったのだ。「鉄道貨物輸送は安楽死させる」と公言し、そもそも鉄道会社として成り立ちようもない構造をつくったのが分割・民営化政策であった。その矛盾・政策的破たんが今爆発的に噴きだしているのだ。しかもこれを強行したその首謀者は、「分割・民営化は百年たつても正しい」などとウソぶいて何ひとつ責任をとろうとせず、一切の犠牲が労働者だけに転嫁されつづけているのだ。

JR貨物労の裏切りに怒りの声を!

さらに言えば、もう半分の責任はJR貨物労・革マルにある。「思い切つて我慢する」「合理化もふみ込んでもらつて構わない」などと繰り返し繰り返して公言し、会社の先兵となつて、一切の攻撃を容認しつづけたのは彼らだ。

JR貨物労は、またも今回の一、七五五箇月という回答を、提案されたその場で受け入れ、裏切り妥結したのだ。労働組合がこのような態度をとつたとき、資本がたたみかけるように攻撃をかけてくるのは明らかなことだ。

われわれも腹を固めなければならぬ。貨物に働く労働者の賃金や労働条件は、JR貨物労・革マルを解体し、多数派となることぬきには実現されない。怒りの声を叩きつけ、組織拡大を実現しよう。

今こそ分割・民営化体制と対決を!

しかも問題は賃金ばかりではない。二八日、北海道室蘭線のトンネルで、2トンのコンクリート塊が落下し、機関車が衝突して脱線するという重大事故が発生した。山手貨物線では保線作業中の五名の下請け労働者が殺されている。

国鉄分割・民営化攻撃は、鉄道の保守・運行と安全の根幹を崩壊させてしまつている。分割・民営化体制はあらゆる面から矛盾を噴出させ、大惨事をまねきかねない瀬戸際にたつている。

JR貨物が推し進める闇雲としか言いようのない大合理化攻撃は、この矛盾を刻一刻と致命的な段階におしあげている。今こそ、分割・民営化体制との真正面からの闘いが問われているのだ。

再び闘いのときが

政府・運輸省は、すでに「完全民営化の見直し」「JR大再編」等を主張しはじめ、来年の通常国会ではJR会社法の見直しが狙上りのぼろうとしていいる。これは、分割・民営化政策が大失敗に終わったことの自認に他ならない。しかし彼らは、その矛盾を新たな攻撃として労働者に転嫁しようとしていいる。われわれは、こんなことを二度と許すことはできない。再び闘いのときが迫つていいる。超低額回答弾劾! 怒りの声を結集し新たな闘いに立ちあがろう! 裏切り妥結を許すな! JR貨物はすみやかに再回答せよ!