



速 報 版

千代田区丸の内1ノ8ノ
国 労 東 日 本 鉄 道 本
発 行 責 任 金 井 未
編 集 者 櫻 村

No. 4
1987年
4月8日

闘う国労の旗のもとに
「統一と団結」を固め
組織と雇用を守り抜こう

新賃金問題で交渉

2万9千円(13.1%)アップを求め

第二回団交は、「一九八七年四月一日以降の賃金引き上げ」を要求するために行った。(本要求は、三月二十六日、国労第四十号です。提出していたものである。)

要求の主旨については、裏面掲載の国労第四十号によるが、特に組合側から、①過去十八年のベア実績は、一九七五年を除いて、私鉄、民間主要企業、民間中小企業より国鉄が低位におかれてきた。②これは一九六四年の太田・池田会談で約束された、いわゆる民間準拠を無視

した結果となっている。③国鉄労働者の生活水準は、これだけを見ても低位におかれていることが分る。④加えて、国労に対する人活の押しつけ、手当カットなどが意図的になされたため生活実態はより厳しい状況に置かれている。⑤四月一日から民間会社として、しかも黒字分析でスタートしたのであるから、今日までのマイナスをもカバーすべくわれわれの要求に応じるべきである、などの事由を付け加えた。以下、団交概要は次のとおりである。

1. 日時 一九八七年四月六日(14:10~15:00)
2. 場所 本社一〇一号室
3. 出席者
 - △組合側▽ 櫻村、鈴木、木暮、中根、今井、吉田、宮坂
 - △当局側▽ 力村、野宮、干場、鈴木、増見

交渉概要

組 合 側	当 局 側
<p>労組と経営側には、いうまでもなく、各々任務がある。それを混同してはいけない。東日本はたしかにスタートしたばかりだが、臨調・監理委・中曽根政府から、各々黒字分析がなされている。労働者は一生けんめい働いている。</p> <p>当局はこのような状況にあるにもかかわらず、ゼロ回答に終</p>	<p>賃金が基本問題であることは分る。しかし、東日本旅客鉄道会社はスタートしたばかりだ。経営実績もない。従って何よりも経営基盤の確立が大事だ。これは赤字を出さないことにつきるといふことだ。今後合理化効率化に力を注いでいく理解をいただきたい。</p> <p>人活に対する見解には相違がある。ただ、過去の問題は払拭して対応していきたい。</p> <p>なお、賃上げの状況は公務員も厳しいと聞いている。</p>

組 合 側	当 局 側
<p>始しようとするのか。</p> <p>それではいつ回答できるのか。</p> <p>ここ十数年、賃上げ問題は第三者機関に委ねてきたが、自主解決する意志はあるのか。</p> <p>それでは引つづき交渉となるが、次回はいつか。</p> <p>四月一日時点での組合員有資格者と基準内賃金を明らかにされたい。</p> <p>労使対等の立場で団交を重ね、問題を解決していきたい。</p>	<p>そこまでは考えていない。</p> <p>今日時点ではそこまでいえない。民間になったとはいえ、公益企業であることはまちがいないので、公務員の状況なども見たい。</p> <p>当然、自主解決が基本だ、ただ、先きにもふれたとおり民間、公務員の動向を見なければならぬ。</p> <p>状況を見て設定したい。日程は窓口でつめたい。</p> <p>作業中なので、出来るだけ早く回答する。</p> <p>分った。引つづき交渉していく。</p>

国 労 第 4 0 号

1987年3月26日

東日本旅客鉄道株式会社

社 長 住 田 正 二 殿

国 鉄 労 働 組 合

中央執行委員長 六本木 敏

1987年4月1日以降の基準内賃金の
引き上げに関する要求書

私たち国鉄労働組合員は、長い歳月にわたり、国鉄で働き、そこに生活の基盤をおいてきた。その国鉄は3月31日をもって115年の歴史の幕を閉じ、4月1日以降、11の新事業体として継続することになる。国鉄労働者も新会社等の社員として採用されることになり、生活の基盤は国鉄から新会社等に移りかわる。

国鉄在職時における賃金は、労使による自主交渉とあわせ、公共企業体等労働委員会の仲裁裁定等の諸作業を経て、決定されてきた。

この公労委体制下における賃金引き上げは公正な「民間賃金」の準拠であるべきにもかかわらず、国鉄労働者の生活実態は、賃金水準比較において、民間労働者と遜色ないとの見解のもとに労使交渉、公労委の調停作業が進められ、常に民間に比べ低位におかれてきた。国鉄と民間の賃上げ率の推移をみると、1975(昭和50年)年の対主要企業を除き、すべて国鉄の賃上げ率は民間を下回って決定されている。

1975年の賃金を100とし、以降の10年間の賃上げ率を累積すると、中小企業は220、私鉄(大手13社平均)218、民間主要企業212に対し、国鉄は206の数値となっている。

1987年度の賃金引き上げ要求額等の決定にあたり、組合は10万人の組合員を対象とした、「賃金、生活実態アンケート調査」(以下「アンケート調査」と略す)とともに、札幌、仙台、東京、

大阪、広島、門司の6地本の100世帯組合員、家族の協力を得て「家計簿調査」(以下「家計調査」と略す)を行った。

アンケート調査結果によれば、「国鉄収入のみ」で生活している家庭は47%にすぎず、「国鉄収入のみ」で月の赤字を出していない者は全体のわずか5.1%であり、95%の者が赤字家計となっている。しかも赤字を出している者のなかの8割近くが3万円以上、半数近くが5万円以上の赤字を出している。

こうした赤字を補なうため、世帯構成者の35%の者が共働きをしており、その中でも教育費等の負担がかかる40歳台においては6割の者が共働きをしている。

とくに昨年度においては、分割・民営化を推進するために国鉄当局は、所属組合による差別支配を行ってきた。具体的には組合活動家の「人活センター」配属であり、これによる減収の攻撃である。

組合調査によれば、処分等による減給額は15,962円、昇給カットは1,962円、基本給調整額のハク奪による額は2,829円、職務手当4,666円となっている。加えて昨年の夏季手当から導入された「成績率」「期間率」の査定方式はその大半が国労所属の組合員、人活センター配属職員が対象となり、期間率で19,519円が減額、成績率では何と20%の者が18,282円もカットされている。これに年末手当のカット分を加えると「成績率」のみだけでも年間45,000円以上も減収となっている。

設立委員会が示した「新会社の職員の労働条件についての基本的考え方」によれば、「新事業体の労働条件は私鉄の労働条件を参考にしつつ所要の修正を行う」とし、昨年12月20日「労働条件の詳細について」が提示されたが、その内容は基本給や諸手当等の制度の改編であり、賃金面における大幅な減収となることは明らかである。

上述した、国鉄時代における厳しい賃金実態に加え、4月1日以降の労働条件を加味すれば、既存の民間企業の労働者より低位におかれるばかりか、生活の存立基盤そのものが危ぶまれることになる。

生活の安定は、新会社の安全輸送にとって不可欠の条件であることとは言うまでもない。

組合は、この基本に立ち、本年4月1日以降、新会社等で働く、すべての労働者の賃金引き上げを下記のように要求する。

従って、貴側におかれては、新会社における労働者の生活実態をふまえ、誠意をもって交渉に応じられたい。

記

1. 1987年4月1日以降の基準内賃金の引き上げに関する要求について

- ① 1987年4月1日以降の新会社で働く者の基準内賃金を29,000円原資をもって引き上げること。
- ② 「35歳・17年勤続」の条件を有する者の基準内賃金を242,000円とすること。

以 上