

国鉄新潟

NO. 565
発行
2006・3月25日
国鉄労働組合
新潟地方本部
発行責任者
守橋久仁雄
編集責任者
教宣部

最終回答まで闘つ

貨物中央行動

三月一日貨物中央行動が行なわれました。東京は、快晴の素晴らしい天気でした。貨物本社前で一時から決起集会が開催、六百名が集結新潟からも四名が参加しました。



本部、佐藤委員長など大勢の役員の方々から激励のあいさつがありました。佐藤本部委員長は「労苦にしっかりとたえる有額回答を、国労や貨物だけではない統一闘争、連帯を強化してがんばっていく」とあいさつしました。
またア本部高野書記長は「社会保障制度の切り下げは賃金の切り下げだ。要求獲得に向け客貨一体の闘いを強化していく」とあいさつがありました。

酒田の歴史感じさせる 酒田地区春闘学習会開く

地本 関川書記長

3月4日、酒田支部では勤労福祉会館で地域の仲間と共に、春闘学習会を開催し45名が参加しました。このところ春めいた気候から一転、当日はみぞれ混じりの悪天候の中、駆けつけた参加者は、東日本本部・山根法対部長の講演（『1047名問題』『羽越線事故』）に、熱心に耳を傾けていました。

講演終了後は、退職者や平和センター、全労連地域で闘う仲間と共に懇親会。この日、わざわざ秋田から参加していただいた、秋田地本の瀬下委員長は『酒田に来るのは23年ぶり、集会があると聞いて、これは行かねばと思って来ました』と挨拶して、ひときわ大きな拍手を浴びていました。

地域の仲間とともに歩んできた、酒田支部の歴史の積み重ねを感じさせる集会となりました。



1万円の要求

貨物総行動を出发点に
全労協協理 星野議長
星野議長は四年連続の黒字安全問題と結合しながら春闘を闘う。乗務員の実態は厳しい労働状況だ。年休が取れない一万円の賃上げ要求、社員の労苦に報いる回答を。社員の安全・生活を安定させる。貨物総行動を出发点にして取組みを強化、職場から闘いをつくっていくとあいさつがありました。

闘争団・神宮議長 集会最後には神宮議長から全体的に解決を図る動きになっている。早急に解決に向けて行動が展開。闘争団員は三二名に少なくなった。E.O.勧告の履行。政府の責任で解決を図ることが求められている。春闘をペースアップ獲得に向けて闘っていく。闘争団も一緒に闘っていく。

闘つ決意とあいさつがありました。最後は本社に向けて、青年部の首頭でシブレットと本部佐藤委員長「の団結がんばろう」を力いっぱい訴え終りました。午後からは国交省の要請学習会が開催されました。

年度末改善手当5万円の要求

関東貨物協 町田事務長

1万円の要求をかけた最終回答まで闘う。年度末改善手当、5万円を含め春闘を闘う。3月18日のダイ改は欠員状態でスタートする。団交では一部改善があった。事故が多発、会社は非常事態宣言。重大事故の要因は設備投資と要員配置に重大な問題がある。安全・安定輸送を含め春闘を闘う。労働条件改善については55才の賃金70%に減(2050人)関東では447人。要求改善に向けて各地方で宣伝行動など展開している。国民と共通の課題として闘っている。



効率化が最大の目的

学習会・3/14

日大・教授

桜井徹哉先生



桜井先生

鉄道改革の形態

鉄道改革の形態は、民営化＝国の関与を無くす。後退、引き上げる上下分離方式＝線路設備（インフラ）列車（キャリア）。持ち株会社と分離。制度上の分離。鉄道線路上を、いろんな会社を導入させる。高速道路のように競争させる。

貨物総行動が三月一四日展開され午後から国交省への要請行動の後桜井先生から『イギリス・ドイツから見た、日本貨物鉄道輸送』について一四時から学習会が、国会内の会議室で開催されました。先生はイギリスとドイツの鉄道改革を説明し日本との違いを指摘しながら、わかりやすく講演されました。

イギリスの鉄道改革

イギリスの鉄道改革は六〇社に分割・上下分離、完全民営化。民営化後の経営状況について、サービス低下＝列車の遅れについては二〇〇〇年以降低下している。列車事故による死者の発生が二〇〇〇年前後にあり列車の遅れが多くなった。

大きな問題があった。公共の補助が大きくなった＝事故・サービス低下＝民営化によって赤字。破産によって公共性へ＝PLCの設立。鉄道会社を国有化し国の管理下にした。民営化して、バラバラにしたが成功しなかった＝再国有化へ。

ドイツの鉄道改革

タクシー会社化。地域的な旅客輸送＝公共的に行っている。二〇〇四年以降赤字になる。株式上場を検討。オープンアクセス＝鉄道の自由利用。一九九八年～一三〇〇万キロ、二〇〇三年～七〇〇〇万キロの営業キロに増加。他国・他会社が乗り入れて鉄道を運行している。（二〇〇三年～九・４％）＝増えれば自国の収入が減る。鉄道利用料金・国際物流まで運営している。



国が貨物部門を買収＝ステイネスシンカー（日本の日通に相当）。国家財政収入から株式上場を要請。国家の役割は重大・半分以上がかわっている。

日本の鉄道は？

民営化は国家の後退が大きい。効率化が最大の目的で民営化ではないと言っている研究者もいる。

上下分離方式＝スウェーデン＝社会的費用を基準として、環境・事故をもとにして鉄道使用料を決定している。日本の場合は民営化のみで交通政策を考えていない。効率化のみ。

桜井先生の講演は一時間くらいでした。日本の鉄道改革は効率化のみですが、イギリス・ドイツなど利用者の安全・安定輸送を第一に考えています。環境や事故に対してもっとも中心に取り組まれていることがわかりました。



最後に本部の久松さんから『学習会では一〇〇名の参加でした。この内容を職場で広め学習していく。七年連続ベアロを許さない闘いを職場から取り組んでいこう』とあいさつ。団結がんばるつを全体で力いっぱい行い、全日程を終了しました。