

61・3ダイヤ改・検修大合理化 許すな



86. 1. 7

No. 2133

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五（六・公衆）〇四七二（二二）七二〇七

処分粉碎、員ダイヤ改・業務移管阻止 第二波闘争へ

十二月二三日の「61・3」ダイヤ改提案は、検査周期の延伸、検修・構内作業体制の見直し等により、千葉局運転関係で一五四名の削減という許しがたいものである。これは十万人首切り攻撃そのものであるばかりか、国鉄を「第二の日航」へと引きづりこむものである。労働者の生命と首を奪う大合理化に怒りを倍加させ、不当処分粉碎、三月ダイヤ改・検修合理化粉碎、反合・運転保安確立、業務移管阻止をかかげた第二波闘争へ猛然とつき進もう。

続発する車両故障 —— 一歩まちがえば大事故だ

当局は「57・3」以降、検修の上回り・下回りの合理化を強行し、「60・3」でも、「このままでは車両の整備・保守に重大な影響が出てしまう」という組合の具体的実績・調査に基づいた主張をつっぱね、検査周期の一部延伸を強行してきた。その結果が車両故障の続発である。たとえば、『日刊』一九六五号で報告したように、昨年五月のわずか十日間で七件も車両・信号機故障の続発をはじめ、十月にも、わずか十日間あまりの間にモーター、パン、ドア故障が五件も続発するなどの状況が続いている。

この上でさらに、一五四名もの要員削減・検査周期の延伸を強行しようとするのである。このままでは大事故が必至である。

第二の日航の道を許すな

当局は、まさに何の合理的根拠もなく、ただただ首切り要員生み出しのための要員削減を強行せんとしている。この行きつく先は、第二の日航である。

日航機事故の原因が、中曽根の臨調・行革路線一八三年一月の臨調第四部会報告における「経営体質の改善」勧告にもとづく「効率的経営」をかかげた大要員削減、とりわけ整備部門の合理化にあったことは商業新聞でも大々的に指摘されたところである。（表Ⅰ）

飛行機の効率的運用のためと称し、夜間整備作業を重点化し、整備士に長時間労働・強労働を強いる。さらに、機体を格納庫に入れて整備する重整備を少なくし、運行の合間に点検する「ライン整備」への切りかえ、一定期間で全部品の交換を行なうオーバーホールの廃止という合理化の結果、営業費用に占める整備費用は他と比較しても大幅

〈表Ⅰ〉日航の職員数（単位=人）

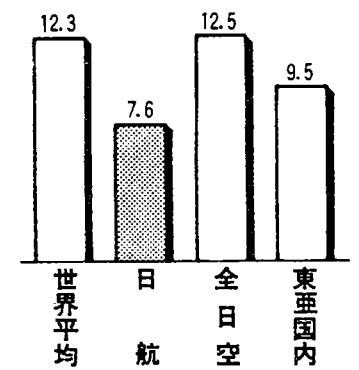
	1980年度	1983年度	増減
職員数	21,132	20,709	△423
うち整備	4,580	4,431	△149

怒りを倍加させ第二波闘争へ

強労働を強いられたあげくが重大事故、しかも削減された要員は首切り—こんなことが許せるか。そもそもわれわれは、平野君に何を誓ったのか。反合・運転保安確立は、わが組合の存立の理念である。

第一波闘争の勝利にふまえ、さらに怒りをたぎらせ、不当処分粉碎、三月ダイヤ改阻止・検修合理化粉碎・反合運転保安確立・業務移管阻止をかかげた第二波闘争へ総力で決起しよう。

〈表Ⅱ〉営業費用に占める整備費の割合(%)
(注)世界平均は78年度の数字。三社は80年度



に低くおさえられているのである。（表Ⅱ）しかし、この結果が、あの重大事故である。



三河島 1962年 死者160名
鶴見 1963年 死者161名
大惨事を忘れるな

無謀な合理化は、必ず大事故をまねいた。（写真は鶴見事故の現場）