

# 7万4千削減の大合理化

# に屈服する本部方針弾劾



# 日刊 労働千葉

79.7.29 No. 全版24

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)  
鉄電二二五八〇九・公考品三二七二〇七

## 首切り労偽強化賃下げ組合破壊の35万人体制「粉碎」

七月二日、政府・国鉄当局が打ち出した「七万四千名削減」国鉄三五万人体制の確立」を基本軸にすえた「国鉄再建の基本構想」案なるものは、国鉄労働者と人民大衆に徹底した犠牲を転嫁し、国鉄労働運動解体を通じて日本労働運動の完全な体制内化に翼賛化を狙った極めて凶暴な攻撃である。「基本構想案」のかわらないすさまじい攻撃の第一は、「減量経営」「効率化」を旗印として、空前の大量人員整理(首切り・配転・労働強化)の強行をうち出している事である。同時に、この「基本構想案」のかわらない凶暴な攻撃の第二は、「独立採算制」「収支均衡」の名のもとで、国鉄労働者に未層有の労働強化を押しつけておきながら実質賃下げ・高齢者切り捨て、年金・退職金の大幅削減をおしつけ、人民大衆には際限ない運賃値上げの収奪を公言していることである。

「削減は合理化ではない」と強弁し大合理化へ道ひらく「本部」方針

今日、革マル反動集団によって変質させられている動労「本部」が昨年大会で「削減は(過剰資本の単なる処理で)合理化ではない」というまやかしの「削減・合理化」論をもち出し、安定輸送宣言をもって削減に協力して以降、政府支配者・国鉄当局は、かさにかかつて一挙に、この大削減合理化をかけてきたということをわれわれは厳しく見ぬき、断乎としてこれをうち破らねばならない。

動労の第三五回・熊本大会の方針案は、完全に削減承認に三五万人体制攻撃への卒先協力をうち出すという大裏切りに走っているからである。全ての闘う国鉄労働者は、この裏切り指導部と敗北の方針案を粉碎して「七万四千名削減合理化攻撃粉碎」へむけ総決起していかねばならない。

国鉄職場をズタズタにひきさく削減大合理化!

当局はこの人員削減という形の大合理化を、次の二点に集中してかけてきている。

第一の軸は、(イ)貨物削減 (ロ)旅客削減 (ハ)検修合理化 (ニ)営業・保守等の合理化を柱とした要員削減とあわせて、(ホ)乗務効率向上をかかげた典型的な合理化攻撃、であり

第二の軸は、現行二万キロの営業線から九千キロのローカル線を「民営化」「バス化」あるいは「私鉄以上の効率化」に叩きこむすさまじい合理化攻撃である。

七万四千削減の突破口は54・10(55・3、55・10)の合理化を許すな!

「55・10ダイヤ改合理化」案の中にその具体的な例を見てみよう。

- (イ) 〆貨物関係〷 大企業中心の(定型大量貨物)輸送に重点を置き、その他一般小口荷物は徹底してしめ出す。 ①列車設定キロで約八万キロ削減・貨物駅四〇〇箇所・ヤード四八箇所を削減・集約化。 ②機関車三〇〇両削減・検修基地一六箇所の削減・集約。 ③勤務・作業体系の抜本的見直しと乗務員運用の効率化。
- (ロ) 〆旅客関係〷新幹線約一万キロ、在来線約二万キロの列車削減
- (ハ) 〆検修合理化〷要員削減の中心軸であり、「現行六万人を三万人に削減する」とし、その軸は、①基地統廃合 ②全面的民託化 ③検修作業体系の抜本の変更を狙っている。
- (ニ) 〆営業・保守合理化〷(略)
- (ホ) 〆乗務効率向上〷新幹線や長距離(夜間・特・急)あるいは、非効率が在来線のダイヤ削減を理由に乗務要員削減とあわせ一人乗務化・高速ロングラン化・長大編成化等の一層の労働強化を狙っている。

動労大改革をもって、われわれの職場と闘いを守ろう!

すでにはっきりしたように、この攻撃の狙うものは、国鉄労働者全員におそいかかる未層有の労働強化・生活破壊と、完全にマル生化された非人間的な職場環境以外にありえない。

新幹線型の職場や武操型の職場が今日現場労働者をバラバラにしてしまっている現状を見るならば、今こそ全国的な闘いの構築が求められている。「安定宣言路線」「削減承認」「55・10承認」路線にだれこむ「本部」方針を粉碎し、闘いぬこう!