

動労千葉に結集して真の反合闘争を！

日刊 動労千葉

79.7.9
No. 167

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(公衆電話)22七二〇七

動労千葉の反合・運転保安闘争

着々と進められている国鉄合理化に対して、われわれは「政府・国鉄当局の狙いと、どのような立場で闘うのか」(No.145)、「55・10合理化はすでに始まっている」(No.146)ということについて明らかにしました。今号では動労千葉はどのように反合闘争を闘ってきたのかをふり返り、その教訓を学び、継承・発展させ55・10反合闘争に勝利しよう。

積極的に反合闘争を闘い抜いた動労千葉

高度経済成長下において、資本にとって都合のよい国鉄とするための合理化が「長期計画」の名のもとに輸送力の増強を目指して行われ、国鉄労働者の反撃の闘いも助士廃止反対闘争をはじめ数多く闘われてきました。

その戦略・戦術や闘いの総括については多くの意見がありますが、動労千葉は全国闘争としての反合闘争を中央指令に基づいて闘い抜く一方、千葉局内の地域性も含めた闘争課題を積極的に取り上げ、本部へ働きかけ特認闘争はもちろん、全国的な課題へ押し上げる努力も含めて闘い抜いてきました。

反合・運転保安闘争による労働条件の向上

船橋事故闘争や保線合理化による線路状態の悪化を追及し、「組合除行」の設定などを行い「連日二〇〇〇分の列車遅延」を列車ダイヤに繰り入れさせ、全線にわたる最高速度を一〇〇五km/hダウンさせ、乗務員の運用効率を改善させ、危険な信号機を撤去、移転させ、踏切、線路の保守体制を改善させるなどの闘い、さらには電化による「千葉気動車廃止」攻撃をとらえ、「居住地に近い職場」の拡大をかちとる闘い等々「合理化による当局のメリットを全て労働者の側に還元させる闘い」として「全組合員の討論を基盤とした全員が参加する闘い」として、動労千葉の反合闘争の作風を創りあげてきたことを、われわれは闘った者としてはっきりと確信できることです。

これらの一連の反合闘争の積み重ねが、マル生反対闘争、「本部」暴力集団との闘いや三里塚・ジェット闘争とともに今日の動労千葉の組織力の基礎を作ったといっても過言ではありません。

画期的な船橋事故闘争の意義！

特に船橋事故闘争は反合闘争を考える上で画期的な意義を持っています。
「事故は当事者である労働者の責任である」という考え方が支配的で、「戦闘的」を自称する指

導者までが「運転事故は労働組合の闘いとはなり得ない」と公言してはばからない状況下において、「運転保安無視の合理化こそがシステム災害」としての運転事故の真の原因である」という労働者の自覚を呼び起こし、「反合・運転保安闘争」の路線を鮮明にし、合理化による労働環境の悪化に対する労働者の怒りを結集した闘いの高揚によって、「当該乗務員をクビにさせない」闘いとして勝利したことは周知の通りです。

「労働者が労働組合の力を最も必要とするときに、「ひとり」が万人のために、万人がひとりのために」という労働運動の基本原則と最も近いところに、この船橋事故闘争があったと言えます。この闘いを通して一四〇〇名組合員の労働者の感性はより鋭敏に国鉄合理化の根幹に迫るものとして向上し、三里塚・ジェット闘争が優れて反合闘争であるという視点を持ち得るまでに向上したのである。

船橋事故闘争が国鉄全体の反合闘争に課してきた意義は図り知れないものがあります。

動労千葉の反合路線のもと 55・10貨物合理化粉碎へ！

55・10合理化は、列車設定キロ大巾削減、貨物駅集約、基地統配合を軸にした攻撃であり、これを出発点として、七万四千人首切り「国鉄再建基本構想」を押し進める中から、労働組合を完全に解体し、貨物・旅客輸送体系の抜本的再編を狙い極めて目的意識的に行なわれようとしている。

動労千葉は、正しい路線のもと反合闘争を闘い抜き、①国鉄当局のアキレスけんをにぎり、②労働者の反合に対する闘うエネルギーを導き出す方向性を常に追求してきている。

動労千葉の路線(貨物安定宣言廃棄)のもと、全国から反合・運転保安闘争の再構築をはかり、55・10を射程に、新たな闘いを力強く押し進めてゆこう。