

国鉄35万人体制攻撃に屈服する本部！



79.7.23
No.179
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)二五八〇九・(公電)四三二七二〇七

動労の変質を糾す。全国大会方針批判(3)

国労・動労などの定期大会を前にして国鉄当局は、三十五万人体制⇨七万四千八合理化を発表し、国鉄労働者を「再建路線」にとりこみ、労組丸がかえ⇨労資安定をもって国鉄労働運動をたたきつぶし、支配者の意のままになる国鉄につくり変えようとする極めて反動的な攻撃をにかけてきている。

この攻撃に対する動労の「反合闘争方針案」は「安定宣言」を一層拡大・徹底させ、ますます積極的に国鉄再建合理化に協力していくものとして打ち出されている。

まやかしの論理でいいわけをし、53・10の敗北を正当化！

方針(案)の「たたかひの総括」のうち53・10合理化に関わる部分については、「貨物削減・合理化」という全くのまやかしの経済学論理(?)をこねくりまわしてどくどくといいいわけをし、結局は、貨物安定輸送宣言を正当化し、「六千キロバックと前年度を大きく上まわる国家助成をかけた」と自画自賛している。しかし、どういいくるめようと、「53・10」は、明らかに敗北している。その原因は「安定宣言路線」にあった。彼らはこの敗北を「勝利だと思ひこめ」と組合員に強制しているにすぎない。

削減攻撃こそ今日の合理化の中心軸！

「方針案」は、「過剰資本の処理としての貨物削減は、合理化ではない。」という全くのまやかしの論理を出発点として、「貨物削減に乗った合理化は許さない」という立場から53・10を便乗合理化絶対反対として闘った。」としている。とんでもない事だ！

貨物削減が合理化そのものであり、この攻撃と積極的に闘うことなしには、われわれの職場と労働を守ることは出来ないのは明らかではないか。「本部」のとなえる「便乗」合理化論は組合員をだまし、武装解除させるペテンである。

「カイ離の問題」は、経営者側の問題だ！

「国鉄貨物の輸送力と輸送量との間に二五%のカイ離が生じた」「現実に空車が走っている。これにどのような位置付けと展望をつくり出すかが重要」として国鉄経営者側の立場にたつて赤字国鉄を真剣に考えなければならぬとしている。

そして、さらに一歩すすめて、「単に貨物削減・合理化反対だけでは空車が走るといふ問題は解決しないばかりか、拡大し、同時にわれわれの職場を自らの手でなくしていくことになる」従って、「現実的対応としてカイ離を認め解決するのだ」と全くのペテンをもって国鉄当局の経営上の問題としてのカイ離の問題に積極的にのめり込み、

53・10において国鉄再建合理化に協力したことを自画自賛している。なんとハレンチなことをこうも堂々とよくも言えたものだ！！

「安定輸送宣言」をもってより一層屈服！

方針(案)はさらに、「政府・国鉄当局・国労が相呼応して動労を叩く」という情勢認識の上に立ち、貨物のカイ離を認め、貨物安定輸送宣言を行ない、国労以上に積極的に国鉄再建の役割を担ったことが当局を動労側に引きよせ「国労主導から動労主導型の闘いに転換させる大きな結節点となった。」と大きく評価している。

何というなさげないことか！どちらがより当局にかわいがられるかを競いあうなんて……！

動労創成の精神をなげすめてしまおうとしているのだ！

合理化推進役をはたす「動労本部」！

以上のような全面敗北⇨裏切りの路線を敷いておきながら、方針案は全く盗人猛々しくも、これが「積極攻撃型反合闘争だ」などと規定づけしている。

われわれは満腔の怒りをもってこんなまやかしを粉碎しなければならぬ！一見むずかしそうなのを「経済学用語」をちりばめたり、言葉だけの「戦闘性」を強調して、実際は、この大合理化を受け入れ、積極的に国鉄「再建」に協力していこうというのが、今日革マル派によつて完全に変質されたところある「本部」の基本路線なのだ。こんなことでどうして自分たちの職場・権利が守れるというのか！

今こそ「貨物安定輸送宣言」を廃棄せよ！全国・全職場で53・10にむけた「本部」反動集団の極めてペテン的な対応をあげき出し、粉碎し、熊本全国大会の圧倒的成功をもって動労大改革をさらに一層前進させよう。