

国鉄35万人体制とは何か

その4

際限なき屈服路線にコロゲ落ちた「本部」!

すでに動労「本部」革マル反動集団は、貨物合理化攻撃に対し安定輸送宣言路線をもって屈服し、国鉄労働者の利益を売り渡し、「国鉄再建」の救済者の道へとコロゲ落ちていく。その集大成といふべきものが動労熊本大会での「国鉄三五万人体制」攻撃に対する林委員長のあいさつであるといえる。商業新聞各紙の報道によると、「合理化に『慎重対処』」、「絶対反対を修正」、「合理化に柔軟路線へ」等と報じられている。

われわれは、これまで本紙において三回にわたり「国鉄三五万人体制」攻撃の本質を明らかにし、そのペテン性・反人民性を暴露してきた。それはなによりも、「国鉄三五万人体制」攻撃が激動の一九八〇年代を先取りした政府・支配者階級による日本労働運動のバックボーンである国鉄労働運動を解体し産業報国会化を狙うものである以上、これとの徹底した対決を訴えるものである。国鉄労働者が闘いを放棄し「国鉄再建」の救済者になるのか、それとも救済者の道を拒否して新たな国鉄労働運動の戦闘的再生、国鉄再建合理化攻撃粉砕の突破口を築き、闘いを通して自らの労働者としての権利、労働条件を守り抜くのかという重大な選択の道が問われている。

54・10を三五万人体制攻撃粉砕の闘いの突破口に!

当局は、すでに「国鉄三五万人体制」攻撃に着手している。さしあたって54・10では、①台検・交検B及び臨検の民託化、②仕業検査箇所集約と日動化、③列車掛の省略・廃止、④営業、施設、自動車関係等の合理化、⑤新幹線の一人乗務化等々の攻撃が画策されている。

林委員長のあいさつの内容は「国鉄合理化は、石油値上げでエネルギー政策における交通機関のあり方から再考されなければならない。政府・国鉄へ計画案の撤回を要求していくとともに、慎重に対処していく」というものである。つまり、省エネルギー時代に即応した、省エネ型交通体系なるものを政府・当局に要求していくという代物であるのだ。これは、政府・支配者階級が石油危機をテコにした省エネルギーの名のもとに人民大衆への耐乏生活強要、賃下げ、労働強化、首切り合理化等々の犠牲転嫁と支配強化を容認していく路線である。まさに動労「本部」革マル集団は、身も心も国鉄当局に捧げ、国鉄労働者の階級的利益を売り渡しその尖兵と化し、そればかりか「合理化絶対反対」を主張する部分を暴力をもって排除するといふ最悪の反動集団へと純化したといえる。

しかし、この攻撃に対し国労、動労は闘わずして屈服の道を歩んでいる。かかるなかであってわれわれは、54・10を突破口に反合・三里塚・ジェット闘争に決起する。政府・支配者階級が八〇年代に照準をあわせて、日本労働運動を丸がえ化し、産報化の道へとひきずりこまんと企図する今日、それに立ちはだかる三里塚・芝山連合空港反対同盟と国鉄労働運動の存在とその勝利の帰すうが、国鉄労働者はもとより全人民の未来を決するものであるといっても過言ではない。したがってわれわれは、54・10を反合・三里塚・ジェット闘争として位置づけ、反対同盟と固く連帯し「国鉄三五万人体制」攻撃粉砕、ジェット増送阻止の闘いに勇躍として決起しよう。

反合・三里塚・ジェット闘争に決起しよう!

労農連帯を一層強め、三里塚・ジェット闘争を貫徹しよう!

「絶対反対」を修正

動労 合理化に柔軟路線へ
委員長

1979年 8月8日

動労(四万七千人)の林委員長、七月七日、熊本市で始まった千五回定期大会のあいさつで、国鉄再建問題に関する動労の今後の態度について「人員削減を阻止し、職員の労働条件を守るためには、われわれも要求を出して闘わなければならない」と、合理化に対する「絶対反対」の態度を修正し、「こゝろ改正」の連の合理化攻撃を

合理化に「慎重対処」

動労大会 委員長が柔軟姿勢

千人削減・三五万人体制合理化問題を取り上げ「国鉄は再建の三本柱として、構造欠損見直し、運賃値上げ、企業努力をあげているが、運賃値上げや人員削減による合理化はもはや限界にきている。さらには石油値上げでエネルギー政