

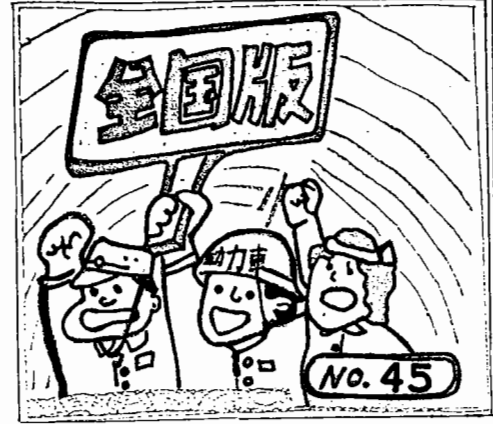
乗務員運用合理化を許すな

日刊 動労千葉

80.1.27 全国版 No. 45

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)〇二七二〇七



全国の動労組合員のみなさん。「35万人体制」の第1年度合理化計画と位置づけられている「55・10ダイ改」の主要な攻撃軸である、乗務員運用合理化が「55・10」をまたぎして「55・3」実施の方向で開始されています。この攻撃を許している最大の原因は、動労「本部」革マル反動集団が「貨物安定宣言」に次いで八嶽一高木のアベック添乗をもって「事故防止には乗務員の業務上の努力が必要」等と「方針化」し、反合・運転保安闘争を完全に放棄し、合理化屈服ノ労資協調路線にとりこまれた結果であるといえます。

東鉄三局、乗務員運用合理化提示ノ

国労東京速報(No.71-3号)によると、昨年12月20日当局より「動力車乗務員(電車)の運用改正」について事前説明があったと伝えられています。その改正内容は、

- (1)作業時間は、一日平均6時間40分の標準に近づけることとする。
- (2)一継続乗務キロ、及び一仕業の乗務キロの向上、訓練仕業の見直し等により仕業の大型化を図る。
- (3)仕業の大型化により、作業時間の標準に近づけたい一部区所については、W泊仕業の設定を行う。というものです。この提案内容によると、

例えば、池袋電車区の日勤作業山手線2〜3周を4周に、泊仕業4周を5〜6周にするものであり、すべての仕業を3割以上大型化し、乗務労働の軽重のバロメーターである「実ハンドル時間」を延長し労働強化をはかるものです。これは助士廃止以来、厳しい乗務労働の中、苦闘し闘いとしてきた労働条件を根底から破壊せんとする恐るべき攻撃です。

「本部」革マル反動集団の運用合理化推進路線弾劾ノ

かかる重大な攻撃に、わが動労「本部」革マル反動集団の対応はどうでしょうか。

それは、「本部」革マル反動集団が「拠点」と自画自賛する動労東京地本の33回大会方針(昨年7月開催)を伝える「動労東京(No.39号)」と、今次当局提案の主旨を見較べて見ればその反動的対応は明らかです。

動労東京「方針」は

この10年間、東京地本は協定以外の要員を、とりわけ電車職場では数多くかちとってきているが、全体的な要員不足のなかにあって、新たな基地(

東北、上越新幹線)の要員確保のためにも、これに手をつけなければならぬ情勢にきている。

とし
当局の提案主旨は

「東京三局の要員需給は、現時点では、過員であるが、特退後においては、大幅な欠員となる、上記(東北、上越新幹線)の要員所要増に対応できない、こうしたことから今回、動力車乗務員の運用見直しを行ない、乗務能力を高める施策を講じ新幹線等の業務量増に対応したい」

というものです。なんと驚くべきことに、組合、当局が同一歩調をとって運用合理化を推進し要員を生みだし新幹線につきこむと主張しているのです。

これで明らか通り、昨年7月動労東京は、東北、上越新幹線の要員確保のためと称して、当局になりかわって組合の名をもって組合員に労働強化を強制し、運用合理化を容認し推進することを決定したのです。またそれを受けて、当局は「55・10」をまたぎして「55・3」実施を強行せんとしてきているのです。

このことこそ、「本部」革マル反動集団は、国鉄労働者を裏切り、合理化推進者へと転落したことを示してあまりあるといえます。

全国の動労組合員のみなさん。「本部」革マル反動集団の組合私物化を粉碎せずして「35万人体制」粉碎の闘いの一切の前進がありえないことを、これほど鮮明にしたものではありません。

いまこそ、全国全職場から動労「本部」革マル反動集団の合理化屈服路線を弾劾し、「55・3」乗務員運用合理化粉碎の闘いに決起しよう。

全国の動労組合員のみなさん。「55・3」をめぐる乗務員運用合理化粉碎闘争の高揚の中にこそ「35万人体制」合理化粉碎、動労大改革をかちとる道が開かれるのです。共に決起しよう。