

「国鉄35万人体制」粉碎のために 3

国鉄経営の抜本的立て直しと称した「国鉄35万人体制」なる要員大合理化攻撃は、檢修作業の見直し、民託化、ローカル線切り捨てなどの運輸職場のみの攻撃にとどまるものではない。それは、国鉄の職種全域にわたり、機械・コンピュータの導入、徹底した民託化を強力に推進する中から、一九八五年までに「国鉄35万人体制」をつくり出すという攻撃であり、国鉄職場を抜本的に再編して、首切り、労働強化と同時に国鉄労働運動解体を狙ったものである。いま、国鉄当局は、施設部門に対し第6次施設合理化として「新しい線路の保守体制」通称、「勤体制」なる提案を策動している。われわれは、一九七八年度本社提案に更なる上をせして今年度よりおし進めようとしてこの第6次施設合理化を、運輸保安確立の面からも軽視してはならない。本号では、「35万人体制」攻撃粉碎への攻撃的戦略をかけて、動力千葉が現在闘っている「第2次反合・運輸保安闘争」貫徹の立場から、保線合理化の実態を明らかにする。

新しい線路の保守体制とは

施設部門とりわけ保線関係については、今日まで、5次に亘る合理化の結果、多数の保線要員が削減され、「予防保守の原則」がふみにじられ、管内の線路破壊は内房線を中心に激化の一途をたどり、運輸保安上極めて重大な問題となってきた。いる。

具体的には、特筆すべきものとして一九六三年「軌道保守近代化」の名のもとに行われた、線路班の廃止、支区体制の発足と同時に、線路補修のための要員・予算の大巾削減を機械の導入によっておこなうなどの典型的要員合理化が実施されてきた。その上、更に追いつきをかけるように今日、従来の施設合理化を大きくうわまわる攻撃として、保線職場から一万三千名の要員削減を行うという、恐るべき内容をもった「新しい線路の保守体制」なる攻撃をかけたというのである。

その内容は第一に、保線作業機械の深度化、第二に、材料更換の全面外注化、第三に、組織改正による作業能率向上を中心とした、実に全国の保線要員を1/3に削減するという文字通り「35万人体制」に直結させた攻撃である。

合理化が線路悪化の第一原因！

千葉管内の線路の悪化した原因は、大きくは、今日までの合理化のしわ寄せといえる。

かつては、1駅3区間の間隔で配置してあった10名15名位の線路班による、日常的巡回、保守作業が、こまめに行われていたのであるが、その後のたび重なる保線合理化攻撃は、つきつきと「要員を削減」し、「機械の導入」に替えてきたのである。しかし、その機械にしても、正常に100%稼働するという訳にはいかず、夜間作業が中心になるため、作業時間、箇所も限定せざるを

えなく、しかもそうした保線作業機械の台数も制限される中で、日常的な線路保守が出来ないという状態が生まれ、今日の荒廃した線路となってきた。昼間帯の保守作業にしても、ほとんどが外注に頼らざるをえなくなってきたおり、保守作業そのものが簡素化されてきているのが、現実の姿といえよう。

こうした現実の問題がなら解決されないまま、今次の「新しい線路の保守体制」なるものは、これに拍車をかけて「機械化作業の増大をはかる」とは、名目上の口実にすぎず、内実は「要員削減のための削減」を自己目的に強行するというものであり、線路は益々悪くなり、車両はもとより、そこを運転する乗務員にとって、極めて重大な影響を与えるものとなる事は目に見えている。

運輸保安闘争を基軸に据え、自衛の闘いをつくり出そう！

線路悪化の原因は、以上述べた他に、多くの問題がある。

われわれは、かつて線路悪化とりわけ、外房線の線路を現実にそれ以上悪化させない闘いとして列車のスピードダウンをもって時刻修正をもちとった「第一次反合・運輸保安の闘い」の教訓をさらに前進させて闘い抜かなければならない。

現在1月16日以降、当局の抜本対策が実現されるまで長期無期限に闘いぬかれています内房線を中心とした「安全運転確認行動」をもって、国鉄当局の運輸保安無視の施策を徹底して糾弾するとともに、乗客の安全、自らの安全を確立する意味からも、極めて重要な闘いであることを再確認し、「35万人体制」攻撃を先制的につき崩す闘いの一環として、「第2次反合・運輸保安闘争」を更に前進させていこう。

三里塚・ジェット闘争貫徹「国鉄35万人体制」粉碎！

線路悪化を増大させる 第6次施設合理化の攻撃