

乗務員運用合理化を許すな！

すでに東京288名削減等提示さる！

日刊 動労千葉

80. 3. 29
NO. 389

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）九（公巻）〇三三（22）七二〇七

35万人体制粉碎へ、取場生産点から決起しよう！

国鉄三五万人体制合理化攻撃が職場を直撃するものとして現実化している実態については、すでにわれわれは様々の場所でも明らかにし、討論を経て闘う方向性を明確にできたところである。「三五万人体制」の初年度としての「55・10」を期して一万二千人の要員削減をするために、現在焦点化している問題は動力車関係では「乗務員の運用合理化」と「検修関係の仕業日勤化・上回り民託」の問題等があるが、東京三局が三月に入り「乗務員運用合理化」の具体的内容について、新たに国労・動労地本に提案した内容は、この間、国鉄労働者が幾多の苦闘を通して獲得してきた血と汗の結晶である労働条件Ⅱ既得権を根底から奪い去ろうとするものであり、この内容が東京を突破口に数年を待たずに全国化するということも含め、断じて容認できないものである。

恐るべき乗務員運用合理化の内容

- 国労東京の各職場機関紙等で明らかにされている当局提案Ⅱ「運用改正」の骨子は、
- ① 作業時間一日六時四〇分に近づける。
 - ② 一乗務員継続キロ、一仕業乗務キロの延伸、訓練仕業の見直しによる仕業の大型化。
 - ③ 仕業の大型化によりがたい一部の区所でW泊の設定を行う。
- ということを通して、東京三局で二八八名の乗務員の要員を削減し、東北、東海道線の二人乗務を廃止するというものである。
- この内容が実施されれば、東京管内で十数仕業のW泊が設定され、平均作業時間（換算時間）が一五〇分、一仕業乗務キロが一〇〇〜一五キロ延伸されることとなる。

動労「本部」反動分子の裏切りを糾弾する！

現行の労働条件を根底からひっくり返そうとするこの恐るべき合理化計画は、明白に「国鉄全営業線の半分に近い九〇〇〇キロのローカル線を廃止し、乗務員の三割、地上勤務者の五割の人減らしをもって、①全国新幹線網、②大都市近郊の通勤・通学輸送、③武操型貨物、だけの「国鉄」にする」という三五万人体制攻撃の一環として、その突破口として、しかけられてきた合理化攻撃である。

この合理化攻撃に対して、国労は闘う方向性として政策対置的であり、不充分性をもちながらも職場討議を行い全体化する取り組みを行っているが、動労は第一〇七回定期中央委員会方針書で「仕業日勤化」の問題だけを提起し、「乗務員運用合理化」について一言も言及していないこと、端的に示されている通り「組合員にできるだけ知らせない」ということを通して安定宣言路線によ

るボス交で、職場の労働条件を敵に売り渡そうとしているとしか言いようのない対応を行っている。安定宣言路線の敗北宣言に等しい「三・一二スト」を行い、「動労は闘っている」という形象をとりながら、組合員の眼を「目黒選挙」にだけ集中させ、動労東京情報版三九に端的に示される「今こそ協定以上の労働条件を吐き出さなければならぬ」という屈服路線をもって「目黒があるから『55・10』は闘えない」として反合闘争を放棄しようとする（「乗務員運用合理化」は「55・10」を待たず五・六月段階で認めてゆくという動きもある）「本部」革マル反動分子の策動を糾弾し粉砕しなければならぬ。職場・生産点で「三・一二スト」を闘ったまじめな組合員の苦闘と連帯し、結果させるためにも、動労千葉の「三五万人体制粉砕と結合した三里塚・ジェット闘争を水路に八〇年代を切拓く自前の労働運動の創造」という基本方針に踏まえ反合・運転保安闘争をさらに積み重ねてゆくことを通して、三五万人体制粉砕の突破口を切拓いてゆこう。

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おいて、新たな基地の要員確保のためにも、これに手をつけなければならない情勢にきていることが、種々の客観情勢とも合わせて提起されたことである。

1979年9月20日 第33号(1)

No. 39
1979.9.20

動労東京

80年代労働運動の戦場的礎を築こう！
—第33回定期大会終る—

動労東京第33回定期大会

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おいて、新たな基地の要員確保のためにも、これに手をつけなければならない情勢にきていることが、種々の客観情勢とも合わせて提起されたことである。