

# 今こそ労働大改革へ！

## 「減量経営(貨物削減をはじめとする国鉄再建合理化)は合理化ではないから協力せよ」と叫んで反合闘争を永遠に放棄

# 日刊 労働千葉

82.12.14  
No.1219

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)  
〔鉄電二九三五〕六・(公衆電話)三三二七二〇七

### 「労働本部」革マルの裏切りの歴史 第2

②「貨物安定輸送」宣言を発して、企業防衛主義を路線化

迫りくる貨物削減合理化を前に、「貨物削減は過剰資本の処理形態であり、それは合理化ではない。従って、「合理化」とは区別されたものとしての「貨物削減」減量経営」という意味で、これを「貨物削減・(ナカグロ)合理化」ととらえなければならぬ。現におきている貨物輸送のカイ離については、当局の論理を認めざるをえず、戦術としては、当分の間スト対象からはずし、貨物輸送の確保をめざす」なる企業防衛主義・労働使協調主義そのものの「貨物安定輸送宣言」をおこない、未曾有の大合理化攻撃を労働者に押しつけ受け入れさせる大裏切をおこなった。

これは、①経済学的にも誤ったデタラメ論理、であるばかりか、②運動路線的には反合闘争そのものを原理的にも否定し、③企業の経営危機に際しては労働者は闘ってはず、まず経営の立て直しに協力すべきだ、という 経営者側・支配者側の論理そのものへの移行を意味している。後の「働こう運動」の原型がもちこまれたのである。

1978年7月 第34回全国大会(津山)

③反合闘争を放棄し、闘わずして「53・10ダイ改」を裏切る

「55・10」「57・10」を展望した一万名余の要員削減をもってする貨物合理化に対し、労働「本部」はほとんど闘わらぬ闘いを設定することもなく、実施を事実上受け入れた。予算定員で五千名が削減される大合理化であった。「貨物安定宣言」路線のこの最初の実践的適用は、当局に絶大な自信とほすみを与え、労働者にはあきらめと組合指導への不信を倍化させて、明らかに指導の敗北として終わった。

1978年10月

④「ファッショ組合への転換点」労働津山大会での暴挙

労働津山大会は戦闘的代議員を暴力で抑えつけて「三里塚敵対」「水本デマ運動」「組合民主主義の破壊」三里塚を闘った故をもって「貨物安定宣言」等を強行した。

一九七九年三月三〇日、「労働大改革」をかかげて、労働千葉分離独立！

- 三〇六月、労働千葉破壊のための暴力オールド投入
- 四月十七日、学生革マル先頭に白昼、津田沼支部を武装襲撃！

全国動員のべ三万数千名、組合費四億円を投入し暴虐の限りを尽したが、成果は青竹・パール・石等の百名、庁舎を壊し、多数の組合役員に重傷を負わせ、当局・警察に護られて武器をかついだまま電車引きあげられた。

1978年夏～1979年春

⑤「要員はき出し」論をかかげる。||「合理化」「屈服」から「協力」へ

第三十三回東京地本大会(松崎明委員長)で「これまで協定外の要員を教多くかちとってきているが、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ぬ」との方針を決定し、既得権としてかちとってきていた要員・労働条件等を自ら返上する路線をもちこんできた。労働東京地本松崎委員長と当局の間で、一年も前から「55・10乗務員運用合理化」の地ならしがおこなわれていった。

1980年8月 第36回全国大会(名古屋)

⑥「大胆な妥協」路線をおしつける ||「合理化絶対反対は誤り」と規定

第三十六回労働全国大会(名古屋)において、これまでの「冬の時代」「謀略の時代」論の上に立ち、情勢は厳しいから「合理化絶対反対をかかげるような原則的な闘いは誤りである」とし、「55・10は長いたたかひの中の一つの節にすぎない。今こそ大胆な妥協が必要」なる裏切り路線を決定した。

この露骨な「反合闘争否定」路線をはじめ、あまりにも右翼的・労使協調的体質に批判が噴出し、「本部」革マル反動分子らの必死の懐柔とどう喝にもかかわらず、労働内の戦闘的良心的部分は、革マル「政研派執行部」との共同執行責任は当然にも拒否したため、依然として「片肺」欠陥執行部の姿をさらし続けている。

(以下続く)