日刊 動労千葉

84.3.8

No. 1583

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）〇四七二（22）七二〇七

三里塚闘争に勝利し、国鉄労働運動破壊攻撃をうちくだこう

中曽根内閣の軍事大国化・改憲、侵略戦争にむけた国鉄労働運動破壊攻撃をうち破るために、3・25三里塚への五割動員を実現しよう。

生首切りを現実化させる「二〇万人台体制」

一九八二年七月、臨調は基本答申を発表、国鉄を「民営・分割」するとし、新形態に移行するまでの間緊急にとるべき措置として十一項目をあげました。

すなわち、①職場規律の確立、②新規採用の停止及び要員合理化の促進、③設備投資の抑制、④貨物部門の縮小、合理化、⑤地方交通線の整理促進、⑥自動車・工場及び病院の分離、⑦無料乗車証制度の廃止、⑧給与の抑制、⑨運賃の適正化、⑩兼職議員の禁止、⑪その他・資産処分の促進等です。

臨調基本答申が出されて以降、わずか一年半あまりの間に、当局は十一項目全般にわたって手をつけてきました。それは国鉄労働者にすべての犠牲を強制したすさまじい攻撃であり、これにより、労働者の生活と労働条件は極度に悪化しています。

とりわけ新規採用の停止と、合理化の強行によって生みだされている膨大な「過員」をめぐる問題が焦点化してきています。今日、全国的に「要員センター」設置による労働者の「効率的運用化」攻撃と、強制配転攻撃がかけられています。

さらに、それは国鉄二十万人台体制をめざす動乗勤改悪—「60・3」の延長線上に、生首切りを現実問題化させるものとなっています。

体制的危機からの脱出をかけた攻撃

こうした攻撃は、体制的危機からの脱出を戦争政策でのりきろうとする日帝にとって、これまでの経済主義的労働運動さえも許さないという攻撃なのであり、中曽根内閣打倒の視点を欠落させた闘いでは何ひとつ展望がないことも明らかです。

従って、この点を見抜けぬ労働運動指導部は敵の攻撃のすさまじさの前に対応不能に陥り、闘わずして屈服を深めています。

とりわけ、動労「本部」革マルは「情勢は厳しい」「闘えば敵の思うツボにはまる」「職場と仕事を守るために働こう」「今より二～三割働き度を高めよう」といって、次々と合理化や権利剥奪に協力し、完全に当局の側に移行してしまっています。それればかりか、反撃して闘おうとする労働者に対し、「闘うな」「闘う奴は挑発者だ」として襲いかかっているのです。

三里塚闘争にこそ展望がある

国鉄労働運動は、決定的な局面を迎えています。こうした情勢のもとで、われわれはいかに闘うべきでしょうか。

三里塚闘争にこそ展望があります。

動労千葉は「三里塚・国鉄を水路に八〇年代に通用する労働運動」をかかげ、81・3ジェット闘争をはじめとする闘いを貫徹することで、臨調の職場支配権の奪還攻撃をはね返してきました。

三里塚勢力のみが展望をもって、敵のすさまじい攻撃と対決し、意気軒昂と闘いぬいています。

三里塚闘争に勝利し、反動中曽根を打倒することで、今日の国鉄労働運動破壊攻撃をうち破り、階級情勢の大転換をかちとろうではありませんか。

3・25三里塚への五割動員実現をもって、その突破口としよう。

当選御礼

三月四日に投票が行われた、四街道市議選において、動労千葉推薦の社会党・林田和三郎候補が当選をかちとりました。

組合員の皆さんの御支援、御協力ありがとうございました。

「こんなことが許せろか!!

3/2 毎日

毎日が「点呼」—「買い出し」—「昼食」—「清掃」

2万人…「ワシら窓際」

出勤しても仕事がない。そんな国鉄職員が、いま全国で約二万人もいる。二月一日のダイヤ改正で大赤字の貨物、荷物部門がばっさり切り落とされ、職場がなくなったためだ。国鉄当局は年度末の大量退職を機に配転などを進めるが、それでも一万人前後の職場は当分見つかりそうにない。史上空前の窓際族の出現である。

出勤しても仕事がなく"収容所"暮らしの国鉄職員＝甲府駅ヤード詰め所で

「過員」といわれ　「いやなら辞めてけっこう」といわれ

［合理化・国鉄マン］　'84春闘事情

一日が長い。「ここにいるだけでよいという。そんな無責任な話がありますか。仕事がないほどつらいことはないですよ」——。窓の向こうに、無用の長物となったヤード（操車場）のレールが見える詰め所で、職員の一人はつぶやいた。

国鉄中央線の甲府駅。構内の東西に広がる二万八千平方㍍のヤードが二月一日、廃止された。その日から、一日平均三十五本、二百六十八両の貨車を扱っていた三十四人の仕事がなくなった。

ヤード廃止は貨物合理化の目玉。全国で計百十のヤードがそっくりお役ごめん。甲府駅はその中で「中の下」の規模という。

当局は「別命あるまで日勤扱い。詰め所で待機」と指示。毎朝八時半、助役がきて出勤の点呼をとり、夕方五時五分きっかり、再び助役が戸締まりに訪れるだけだ。

ヤード一筋だった窓際族たちは「じっとしていては気が滅入る」と、自分たちで一日のスケジュールを決めた。朝の集会に始まり、交代でスーパーへ買い出し—昼食—相互に職場を訪問しての交流—室内の清掃と続き、反省会で締めくくる。

が、気は晴れない。すでに五十歳を過ぎたばかりの三人が、いたたまれずに退職していった。残った三十一人に配転の追い打ちがかかる。

甲府地区の「過員」は全部で約七十人だが、同じ東京西鉄道管理局管内の新宿地区は逆に約百人の欠員。当局は過員解消のため「配転がいやな人は、国鉄にいてもらわなくてもけっこう」と言い切る。

七十八歳の老母を抱え五人家族の恒本利博さん([illegible])は「家もあるし、家族を置いて新宿へ単身赴任するのは……。二重生活できるほどの給料じゃない。妻と頭を抱える毎日です」と顔を曇らせる。

駅長、助役も「毎日、何をしていればよいのか」と詰め寄られ、困惑の様子。井上勝義首席助役は「詰め所にいることが当面の勤務で、他に何もしてもらう必要はない」の一点張りだ。

過員対策は各管理局に任され、①甲府のような配転待ち②セールスやサービスに回すため、研修センターを設けて再教育中③無人駅への配置や駅舎の草むしり、ガラスふき——など、さまざま。

年間赤字一兆四千億円（五十七年度）に達した財政危機を乗り切るため国鉄当局は人件費減らしに必死。五十八年度は一気に二万八千九百人を定数削減し、計画より一年早く三十五万人体制に。ちょうど東武、営団地下鉄、京王、京成の関東大手私鉄四社分が消えた勘定。仕事の方も貨物はヤード全廃、貨物取り扱い駅半減など職員定数削減を上回る急ピッチ。さすがに解雇は避けており、人手は余り、職場のない異常事態は当分続く。

無茶な合理化のツケ

山崎俊一・国労書記長の話　人手と仕事のバランスさえ考えない無茶な合理化のツケがきた。合理化を受け入れた労働者に、希望の職場を与えるのが経営者の責務なのに、交渉にも応じない。過員は閉鎖中の「みどりの窓口」やローカル線要員など増収やサービス向上にまわすべきだ。

太田知行・国鉄職員局長の話　現実に仕事がどんどん減っている以上、要員の見直しは避けられない。過員の発生は赤字解消、再建への"産みの苦しみ"と受け取ってほしい。過員の運用は労働条件の変更とはいえず、組合との団交は現時点では必要ない。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！