

「骨身を削ってあらゆる攻撃を受け入れよ」と主張し、 大量首切り⇨分割・民営化への道をはき清める方針

日刊 動労千葉

84. 7. 7

No. 1683

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）七〇七

動労本部 第40回全国大会方針を弾劾する

動労「本部」の第40回全国大会方針は、「労働強化」を前提にした「労使会議」の設置という、「要求運動」を全国運動として提起し、「経営参加」「産報化」の急坂をころげ落ちていきます。

とりわけ、再建監理委員会や国鉄当局の「一時帰休」導入、「分割・民営化」攻撃という大量首切り⇨国鉄労働運動破壊攻撃に対し、「国鉄を守るためにもつと働いて職場と仕事を守ろう」なる反動方針をかかげ、ますます裏切りを深めようとしています。

「分割・民営化」は国鉄労働運動の解体攻撃

六月五日、国鉄当局と再建監理委員会は「分割・民営化」を発表しました。

再建監理委の「分割・民営化」の考え方は、「本州、北海道、九州などの地域分割」「新幹線、幹線、ローカル線などの機能分割」などを加味し八七年までに「分割・民営化」しようというもので、本年七月にも「第二次緊急提言」を出し、来年夏に「本答申」をうち出そうとしています。

この攻撃の狙いは、「一時帰休」「出向」「退職勧奨」の大量首切り、二万五千人合理化と連動した国鉄労働運動の解体にあることはいままでもありません。

従って、「分割・民営化」を阻止する道は、首切り攻撃、二〇万人台体制にむけた二万五千人合理化攻撃と徹底的に闘うことにあります。

「国鉄を守るためにもつと働こう」という動労「本部」革マル

ところで、動労「本部」全国大会方針は「分割・民営化」攻撃について「たたかひの経過」「情勢」「運動の基調」「運動の展開と具体策」の項のことごとくで次のように主張しています。

すなわち、「国家意志としてかけられてきている『分割・民営化』を阻止するためには、国鉄の社会的役割を明確にし、社会的必要性に基づいて国鉄を国鉄として存置させよう」とし、そのために「『職場と仕事と生活を守る』方針に基づき、骨身を削る地交線廃止反対のたたかひを教訓化しよう」とくり返し述べているのです。

つまり、「国鉄を守る」ために「もつと働こう」「自民党や当局と話し合つて職場と仕事を残してもらおう」というものです。

これを「経営参加」「労資協調」「産報化」路

(2) 反合理化と労働条件改善のたたかひ

そのためには「貨物安定輸送」や「換修近代化改善反対、外注化阻止」のたたかひの過程を本質的にとらえかえし、現情勢下における取り組みに教訓化しなければなりません。ごく一部ながらもつと「職場と仕事と生活を守る」たたかひについて理解しえす、「経営参加」ではないか、などとうけとめてしまつているところも存在しています。が、職場討論はもとより各級機関の開催のなかで早急に情勢認識を深め、いやくも実践における不統一などは決して発生せしめない取り組みと指導の強化が必要です。

なぜならば、この取り組み以外に組合員の利益を守ることはできないからです。機関士が、運転士がハンドルを、検査係が点検ハンマーをしっかりと握りしめて、自らの「動力車運転職場」を確保することはもとより、職務制度にかかわる対応にんかしても、職域の拡大をめざした対策について大胆な判断をおこなうなど検討を深める必要があります。

(2) 車両基地、動力乗務員基地統廃合攻撃については五九・二「ダイヤ改正」時の取り組みを継承発展させるものとして、中央・地方の連携のもとに対処することとします。

それにもつといて本部内にプロジェクトを結成し、地交線廃止反対の取り組みを全組織的に進めてきました。北海道地域本部、九州地群、高崎地本はいち早くその具体的取り組みの成果を、地交線廃止反対のための具体的提言として内外に発表したところがあります。それはまさに「骨身を削る」内容であり、また具体性をもつたこの「提言」は、関係各方面に大きな波紋を投げかけ、国労などごく一部を除き「保革」を問わず多くの共感をつくりだしてきました。

(6) レールバス導入、D.C.E.Cの単車運転・ワンマン運転化と停留所の新設、駅構内の無料駐輪・駐車場の新設等、利便性を高める追求をすることとします。

25,000名を越える要員合理化・ヤード廃止の大合理化で大量「過員」をみきだした「59・2ダイヤ改」の裏切りを居直り、組合員を恫喝。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！