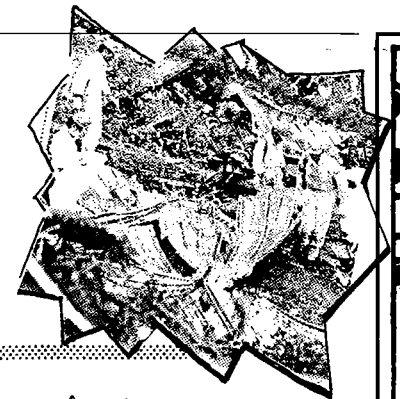




国鉄「分割・民営化」阻止ノ三里塚二期着工粉碎ノ

営利優先=人減らし合理化・整備手ぬき かもたらした 524名の大量殺人



日刊 勤労千葉

85. 9. 3

No. 2029

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

今日の「日航」は、明日の「国鉄」だ！ ——日航機惨事は他人ごとか?!——

八月十二日、五二四名を乗せ大阪にむかった日本航空機が群馬県上野村の山中に墜落し、五二〇名が死亡するいたましい事故が発生した。日がたつにつれ、事故の原因が安全を無視した合理化強行の結果であることが暴露されてきている。われわれは、日航機事故を他山の石とし、首切り合理化反対——分割・民営化——実力粉碎の闘いを全力で強化していかなければならない。

整備部門の人減らし合理化を強行

現在、日航機墜落事故の原因究明が行われているが、事故原因が営利を優先し合理化につぐ合理化を強行してきたことにより、安全が著しくこなわれた結果といわざるをえない。

日航の運航実績と職員数は次の通りである。

・日航の運航実績

	1975年度	1984年度
旅客キロ口 (旅客人数×距離)	17,546,553	37,024,520
飛行距離 (千キロ)	145,775	187,644
飛行時間	217,286	262,991
便数	58,140	63,168

・日航の職員数 (単位=人)

	1980年度	1983年度	増減
職員数	21,132	20,709	△423
うち整備	4,580	4,431	△149

表で見ても明らかのように、十年間で飛行距離は一・三倍、旅客キロは二・一倍になっているにもかかわらず、職員数は八〇年度から八三年度までの三年間で四二三人も減っており、とりわけそれは整備部門に集中している。

事故原因は営利優先の「合理化」

安全輸送の最大のカナメは整備である。ところが、日航は八七年までに「二万人体制」を実現するとし、人減らし合理化をすすめてきた。特に、整備部門の合理化をすすめて、飛行機を効率的に稼働させるために夜間の整備作業を主体とし、二日連続の深夜勤務など、すさまじい人減らし、労働強化のうえに、機体を格納庫に入れて整備する重整備や、一定期間ですべての部品を取り替えるオーバーホールをやめ、運航の合間に点検するライン整備中心に切りかえる手抜き—先送り—を日常化させてきた。

・営業費用に占める整備費の割合

世界平均	東亜国内航空	全日空	日本航空
十二・三	九・五	十二・五	七・六(%)
(78年度)	1980年度		

こうした合理化により、日航の八四年度の経常利益は二二五億円と前年度の五倍以上、営業利益も三八二億円と前年度の一・八倍に急増しているのである。

戦争体制づくりのための航空宇宙政策

——中曾根の臨調路線こそ元凶——

日航の営利優先による合理化強行が真の事故原因であることはもはや明白である。そして、それは「効率的経営」を迫った中曾根の臨調路線こそすべての元凶であることを肝に命じ、国鉄においても職場における反合・運転保安闘争を強化していかなければならない。とりわけ、検修関係職場にかけられた「車両検査周期の延伸及び検査体系の変更」攻撃は、安全性を無視し効率化のみを追求する人減らし・合理化であり、日航機墜落事故同様、大事故の発生は必至である。

国鉄「分割・民営化」を絶対に粉碎

しよう——生命を守る唯一の道——

しかも、ベテラン的な「赤字解消」の大キャンペーンのもとに強行されようとしている「分割・民営化」の路線こそ「営利最優先」要員大削減—検査・検修の大巾手ぬき—運転保安無視の典型そのものである。現在ですら激化の傾向をたどっている国鉄の運転保安事故と故障が、今後一挙に爆発的激化をたどることは目に見えている。

われわれは、日航機事故を教訓化し、乗客、乗務員の生命を守るために、合理化攻撃と対決して「分割・民営化」—10万人首切り攻撃絶対粉碎のために総力で決起しなければならぬ。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！