

63.3ダイヤ改
合理化阻止

労務政策優先の翼賛運動粉碎！

日刊 動労千葉

1988.2.8
No.2754

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五〇六・（公衆）〇四七二二二七二〇七

国鉄千葉動力車労働組合

「日刊動労千葉」№2753で、「六三・三ダイ改」交渉における千葉運行部当局の極めて反動的対応について明らかにした。われわれは動労総連合による本社交渉の経緯を受けて、動労千葉・千葉運行部間の団体交渉を追求してきた。この団交の経過と動労千葉の「六三・三ダイ改」に対する考え方は、「日刊動労千葉」№2730、2740、2746および交渉ニュース№6（一九八八・一・二七付）で明らかにしてきた通りである。あらためて、「六三・三ダイ改」に関する問題点を整理してみよう。

「バラ色の六三・三」宣伝を粉碎せよ！

JR各社と動労革マル・鉄道労連は、マスコミを総動員する形で「バラ色の『六三・三ダイ改』」を大宣伝している。

しかし、「六三・三」の内実が、極めて大きな問題点を内包していることは、国鉄労働者であれば誰でも知っている。

そして、この重大なさまざまな問題が、JR内外で表面化していないのは、動労革マル・鉄道労連をチクリ屋・タレ込み集団として迎合する一部官僚の「警察政治」の実態があるからだということも、国鉄労働者なら誰でも知っている。

「標準数」なる極めて手前勝手な概念を持ち出して、ムチャクチャな要員合理化を強行しようとすることに對して、労働組合が、労働強化に反対して、運転保安確立を對置して闘うことは当然ではないか。

「JR東日本の職員数を『六万人以下』にしなければならぬ」と公然と打ち出した住田社長発言に對して、「六三・三ダイ改」との関連性を解明し、併せて、兼掌化・多能化の徹底から強制出向、検修部門の全面子会社化などの狙いを暴露し、これに反対することもまた、労働組合ならば当然ではないのか。

国鉄問題は何も解決してやな

「今年度は黒字でも、来年度は黒字になる保証は何もない」と会社幹部も、動労革マル・鉄道労連も強調する。まさに、その通りである。「初年度の黒字」をもてあそぶことなどは、JR化を推進したネズミ共のマスターベーションにすぎない。

「四・一分割・民営化」で「国鉄問題」は何も解決していかないのだ。清算事業団の「赤字」を見よ。整備新幹線や「土地」に對する政治の介入を見よ。国鉄時代よりも、はるかに悪質化している

ではないか。JRの労使癒着が、国鉄時代よりはるかに悪質化していることも、動労革マルと一部会社幹部以外が等しく認めていることではないか。JR職制の官僚体質が、国鉄時代より悪くなつて

63.3の粉砕！

いるという多くの指摘があることも周知の通りである。

安全問題よりも「命令と服従」

今日の、JR内の全ての矛盾は、この「四・一分割・民営化では何も解決しなかった」という現実を直視することのできなかつた経営体質に、全て、発している。

権力者が、客観的事実を認めないためには、警察政治・恐怖政治が不可欠になる。今日の、JR内の、出向II首切り、パージ、左遷を手段とする恐怖政治も、古今東西のこの歴史の教訓の現実化して存在している。

このような体制下では、運転保安確立などいかなる職業的正義も「命令と服従」に収れんしないものは、全て排除の対象となる。

現にJR内においては、「鉄道事業」にとつての最も基本的命題であるダイ改においてすら、「安全問題よりも何よりも労務政策が優先する」という愚がまかり通っている。

「六三・三ダイ改」それ自体が、労務政策優先の翼賛運動になってしまっている現実をどう突破していくのか。

全ての国鉄労働者がどう闘うかを問われている

全ての国鉄労働者・労働組合は、自らの生命と生活の問題として、乗客の生命・財産を守る職業的良心の問題として「六三・三ダイ改」強行策動に對して、どう対応するかが問われている。

「六三・三ダイ改」を当局以上に反動的立場から「推進」せんとする動労革マル・鉄道労連にこの問題を話すことで真の解決があるのか。断じて否である。

二・七〇八の定期大会を前に、動労革マルと鉄労、社員労、鉄輪労などの反革マル勢力が醜悪な派閥争いをくり返す東鉄労・鉄道労連に、職場・生産点の問題を託そうとすることなどが、そもそもナンセンスなのだ。

労働条件もまともに提示しないまま、運転保安無視の「六三・三ダイ改」を強行しようとする千葉運行部当局を追及し断固たる闘いに決起しよう！