55.10大合理化を許すな！

日刊 動労千葉

79.7.6

No. 165

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）二二五八～九・（公衆）〇四七二（22）七二〇七

国労・動労『本部』の反合闘争放棄を弾劾し、職場からの闘いをつくりだそう！

国鉄当局は、七月二日「国鉄再建の基本構想案」なるかってない大合理化計画を発表した。この発表に先だち、国鉄当局は『55・10貨物合理化』を倍する形での『55・10ダイヤ改悪』＝合理化の軸、の具体的施策を発表し、組合側に「協力を要請」してきた。

「第二マル生」を要求する当局

このことは、七月二日発表の大合理化計画が、実は、①『55・10合理化』がその決定的な中心柱となって立案されていること、②そして、その成功か否かは、「組合側が再建路線に協力するか否か」に基本的にかかっているのだ、という攻撃の本質を鮮明に示している。

いよいよ国鉄労働者はいかに闘い職場を守り、生き抜くべきか、労働組合はどう闘うべきかを根底から問う攻撃にわれわれは直面したのである。

攻撃の軸＝『55・10合理化』を粉砕せよ！

『55・10合理化』の軸は、これによると具体的には①貨物輸送部門では、列車設定キロを八万キロを削減、それに伴う貨物駅集約を四〇〇箇所、四八の操車場をなくし、検修基地も大巾に廃止する。②旅客輸送部門では、新幹線の間引き、特急・急行の編成減車、大都市通勤輸送の見直しなどを骨子とする他、乗務員運用の合理化、スピードアップ化を加えた、国鉄史上累例のない大合理化攻撃である。

支配者の狙いは何か

今時『55・10』のわれわれへの攻撃の狙いは、

第一に 赤字キャンペーンのもと運賃値上げの大衆収奪と、その責任を国鉄労働者に転嫁し「七万人の要員削減」への突破口を開くことであり、

第二に これを通して国鉄労働者を「再建路線」の中にとりこみ「第二マル生運動」＝労組丸がかえの体制＝支配の意のままになる国鉄を創り上げんとしている。

われわれは、このことをはっきり見てとらなければならない。

いまこそ「安定宣言＝再建路線」を廃棄し、たち上がろう！

既成の労働運動、とりわけ国労・動労「中央」は、労使協調に転落して本質的な闘いを放棄しようとしている。（別掲資料参照）「本部」暴力集団はこの攻撃を前にしつつも「千葉再建こそ動労の最重要課題だ」とごまかしつつ、合理化と真正面から取り組むことを完全に放棄した。（第一〇四臨中）

『55・10』のときと同じように、口先では一応「反対」のポーズを示しつつも具体的闘いの方針を決して示さず、すでに「第二の安定宣言」に逃げこもうとしていることは明々白々である。

われわれは、今こそ、「貨物安定宣言」＝反合放棄路線を廃棄し、職場生産点でのひとつひとつの闘いの確実な前進の中から、反合・運転保安闘争の高揚をつくりだしてゆかなければならない。

資料 「交通新聞」より

高木総裁、国・動労幹部と会談

「55・10提案」受ける

総裁発言を評価 「全責任持って努力」

（日刊労働新聞）

国労と動労の幹部は二十五日十二時から、高木国鉄総裁と55・10ダイヤ改正問題でトップ会談し、「新聞報道によると、要員削減だけに重点が置かれているように受けとれるが、国鉄再建は交通政策、政府助成、経営努力の三位一体であるべきなので、これに対する総裁の決意表明を」要請し、これがなければ、55・10に関する提案は受けられないことを明らかにした。

席上、総裁は「巷間伝えられている国鉄再建計画の内容は、要員の縮減のみに重点がおかれているように受け取られるものであり、国鉄として考えているものとは相違がある」と表明。

国鉄総裁としては「国鉄自体の経営努力、交通政策の実現、政府助成の三本柱が一体となった計画こそが、国鉄再建計画であると考えている」。このため「私としては、この三本柱が一体となって、実現されるよう全責任をもって努力する決意である。従って、組合としても、ぜひ諸計画に協力してもらいたい」と要請した。

両組合は、この日の総裁発言を一応評価し、55・10の提案を受けることを決めたもの。

なお、鉄労も、すでに二十二日の総裁会談で「処分凍結」問題など話し合った結果、提案を受けることを決めている。

「七万人要員削減」「貨物大合理化」に道を開く「55・10」を、早々と承認！