

53年度国鉄監査報告書

「35万人体制」促進を強調！

日刊
動労千葉

79.9.5

No. 216

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）二五八・九・（公衆）（22）七二〇七

一万一千人（55年度）の要員合理化を許すな！

森山運輸相は八月二四日「国鉄と運輸省の協議の結果」であるとして「国鉄三五万人体制」の合理化の初年度に当る五五年度中に一万一千人の要員削減を行う計画を発表した。一万一千人の特退補充を行わず、その上さらに合理化によって生み出した要員をもって七越・東北新幹線の開業を強行しようとするすさまじい合理化攻撃の開始である。また、八月二八日、この合理化攻撃を補完し、さらに徹底した合理化促進を迫るものとして、五三年度決算および監査報告書が提出された。われわれは三五万人体制を骨子とする国鉄再建基本構想案を「新計画は国鉄再建を達成し得る最後の機会」と賛美する五三年度監査報告書の偽善性を徹底的に暴き、真の反合闘争を構築してゆかなければならない。

次は新幹線と在来線特急・急行の削減！

第一に、この五三年度監査報告は貨物部分において53・10合理化で列車キロの一二％を削減したことを「所期の目的はおおむね達成された」と評価しつつ、なお旅客部分で旅客が減少したにもかかわらず列車設定キロが五千キロ増加したことをもって「輸送量の減少に伴う輸送力の見直し、調整は充分に行われなかった」として、国鉄当局にさらなる合理化を迫り、具体的に輸送力と輸送量の「かい離」の激しい部分として新幹線と在来線特急・急行をあげている。

動労「本部」流の「安定宣言」の路線と「経済学」で行くならば、次は新幹線や在来線特急・急行にも「安定宣言」を発しなければならぬという訳である。そればかりではない。この監査報告はローカル線の合理化について「線区別運賃制度」や「鉄道の特性を発揮できる分野とそうでない分野」なる理由をもって廃線にするなどの合理化をも明記しており「安定宣言路線」で闘えるはずもないことははっきりしている。そもそも「安定輸送」なる言葉は国鉄労働者のストライキをはじめとする闘いを批判し圧殺するために「輸送力と輸送量のかい離」という言葉とともに53・10前段の監査報告書にはじめて現われたものであり、それに「宣言」までつけて労働組合として路線化することの反労働者の裏切り性はこの間の経過を見れば鮮明である。

明白な国鉄労働運動圧殺のねらい

第二に、われわれはこの監査報告書が明確に国鉄労働運動の圧殺を狙っていることを見なければならぬ。

単年度八八七億円の赤字を理由に「三五万人体制を実現することを強く求め」「勤務体制、業務運営方式の抜本的見直しを行い、業務能率の一層の向上を図る」ために「国鉄労使は相互信頼の

基盤に立つて合理化を促進しなければならないとしている。これは、かつて「パイを大きくして分け前も大きくする」と称したマル生攻撃の焼き直しである。「第二のマル生攻撃」なしに「三五万人体制」はあり得ないという権力・当局の自覚であり、なりふり構わず「三五万人体制」をやりとげようとする決意の表現である。

これに対し「本部」反動集団は「安定輸送」という権力・当局の思想に屈服し、「謀略」を口実に闘いを放棄し、第三五回全国大会ではこともあろうに「安定宣言」をなおかつ継続させる、と居直るばかりか、更に、それを反動的にエスカレートさせて、なんと「政策要求闘争」までも主張するなどより一層の反動的・右翼的路線におち込んでいつているのだ。これは右翼の本質をかくそうともせず公然と居直るといふ、まさに末期的症状といわねばならない。

反合・三里塚・ジェット闘争に決起しよう！

いまや「本部」反動集団の提起する方針で反合闘争が闘えないことは誰でも知っている。

国鉄合理化は支配体制の危機をのり切るために避けて通ることのできない課題であり、大平内閣がその命運をかけてのり出してきた攻撃である。従って国鉄労働者のみならず、全労働者・人民が国鉄労働者を先頭に、一体となって真に戦闘的に立ち向う以外に労働者の側の勝利はあり得ない。

「安定宣言路線」と一排除の論理「暴力」で全労働者・人民の闘う結果がかとれるのか。そんなことは断じてあり得ない。

われわれは「反合、三里塚・ジェット闘争」の貫徹をもって、「三五万人体制」攻撃粉碎のため、の真に戦闘的国鉄労働運動構築の突破口を切り拓き、一四〇〇名労働者が先頭に立つて闘い抜くことを通して、真に戦闘的な全労働者・人民の結集をかちとってゆこう。