

「国鉄35万人体制粉碎のために」

その4

国労・動労中央の屈服と卒先協力の裏切りを許さず 全国的な闘いをつくり出そう！

国鉄35万人体制は、昨年7月、国鉄当局が打ち出した「国鉄再建基本構想」をかわ切りとして、昨年末の12月29日「国鉄再建について」なる閣議了解をもって政府方針として強行されようとしている。しかし、現実には、昨年7月、東京三局における旅客車の上廻り外注化の強行、同じく東京における年末段階での乗務員（電車）運用の改悪の提案、さらには、検修合理化の一環である仕業検査の日勤化の提案の動きなど国労、動労中央の屈服と協力のもとで国鉄当局は、55・10をまたず、合理化攻撃を強力に推進しているのが実態である。国鉄35万人体制攻撃と真に対決するため、ここでは、その中軸である検修合理化についてその内容を明らかにしていくこととする。

恐るべき検修合理化の内容

―徹底した外注化と人べらし―

現在、明らかになっている検修合理化の主な内容は、次の通りである。

1. 車両検修作業の外注化
 - (1) 全面外注とするもの
 - 台車検査（EC・EL）
 - 交番検査（DL・DC）
 - (2) 一部、又は大部分が外注となるもの
 - 臨時検査、仕業検査、交番検査
2. その他附帯的作業及び共通部品の検査
 - 検修作業体制の能率向上
 - 「作業の能率向上をはかり、勤務を充実させ、要員運用のロスをなくす」として勤務体制の見直し改悪を強行しようとしている。
- ① 仕業検査の日勤化
- ② グループ構成の弾力的、効率的運用
3. 車両基地の統廃合
 - 「検修作業の能率的運営をはかるため」小規模な車両基地は、集約・統合し廃止する。
 - ただし、集約効果のない箇所は、2日交検などで検修要員を抑制する。
4. その他、技術管理の強化などをもって車両管理、データ収集、外注管理を強化する。

大巾な要員削減と検修職場の解体をもくろむ

以上でも明らかなように、この検修合理化の第一のねらいが大巾な外注化と勤務体制の改悪と基地の統廃合をもって検修要員を半分に削減しようとしているのである。

全国で約三四〇〇〇人の運転関係検修要員を一人から一万五千人に半減させようとする極めて恐るべき合理化である。

この検修合理化の第二のねらいは、この合理化攻撃の最大の柱である大巾な外注化をもって、乗務員と共に国鉄労働運動の拠点である検修職場を徹底的に変質・解体しようとしているのである。すなわち、この外注部門を外注会社で再雇用した退職者にやらせ、検修職場にいわば、「本工―社外工」を導入し、差別を持込み、検修要員を管理者化、監督的作業へとときりちぎめることによつて、検修労働者の戦闘性を骨抜きにし、検修職場を変質・解体しようとするものである。

真に国鉄35万人体制攻撃と対決する労働運動を構築しよう！

このような恐るべき検修合理化に対して、国労、動労中央、とりわけ動労「本部」革マル反動集団は、労資協調路線に屈服し、貨物安定輸送宣言をもって「国鉄再建」に卒先協力しているのが現実である。

国労内日共は、この攻撃に屈服し「職場の自主的規制」を自ら実行し、現に「作業工程表」や「標準作業の確立」を積極的に作成し検修労働者に押しつけているのである。

また動労「本部」革マル反動集団は、昨年の動労東京地本大会における「永年かちとった要員をはき出す」などという国鉄35万人体制攻撃に屈服する「方針」を公然と打ち出したことでも明らかのように、何んら闘う「方針」を打ち出していない。それどころか、検修合理化に対しては、単に運転保安の側面からのみとらえ、あらかじめ検修合理化を認めた上で「保安要員をのこせ」などといったしているしまつである。

われわれは、こうした国労、動労中央の国鉄当局への屈服と協力のもとで闘う部分に対するしめつけを断固はねのけ、全国、全職場から国鉄35万人体制粉碎の闘いに総決起しよう。