

交渉経緯無視した当局施策を厳しく追及

動労千葉は、今次「五五・一〇ダイヤ改悪」の攻撃について、七月十三日、「動労千葉申第一号」をもって国鉄当局に合理化計画の一切を撤回することを申入れた。

これに基づく第一回の団体交渉を八月十八日行い、以来今日まで、連続的に交渉を展開してきた。われわれは、基本要十一項目と、要員、業務、運転保安などを中心に、精力的な交渉を行っていきながら、「三五万人体制」合理化にあくまで固執する国鉄当局は、われわれの追及、指摘に完全に押しまわられ、弁明もできない状況にありながらも、明確な回答を示さないという不誠実な姿勢に終始している。「三五万人体制」攻撃の攻防を意味する、この「五五・一〇」粉碎の闘いをさらに強化し、当局を追い込んでいかねばならない。

貨物列車削減を撤回せよ

八月十八日の第一回交渉の席上、まず組合側は、過日提案された、「五五・一〇時改」計画は全く整合性がないばかりか、ただただ合理化のための合理化を目的とした削減計画であり、とうてい認める訳にはいかない、当局は速やかに白紙撤回せよ、と強く主張した。

さらに今日、「五六・三ジェット燃料貨車輸送延長」策動がますます露骨化している中で、今次「五五・一〇ダイヤ改」は、機関車乗務員仕業について、大巾な運用合理化をもって燃料輸送要員の確保を先取的に狙ったものであり、絶対に容認出来ない、などの点を中心に、追及し、つづいて、具体的な要求事項に入っていく。

これに対し、当局側は、①全国の貨車流動を調査して行ったもので、貨物の輸送量と輸送力のカイ離の調整である。②意図的な貨物運用合理化は行っていない。というペテン的な回答をくり返すのみで、全く説得性のない内実をさらけ出した。交渉に出席していた各支部長より、この当局回答に対し、「これまでの交渉経緯を全く無視した暴論だ。」「五五・一〇段階で千葉局の貨物削減は、これ以上行わないと約束していたのではないか」等という鋭い糾弾の声が上がった。

当局施策の失敗をなぜ労働者に転嫁するのか!

千葉局の貨物関係の交渉経緯をみたとき、国鉄当局は、「五五・一〇時改」交渉の時点で、何を言ってきたのか、「千葉局の貨物は今後削減しない」とはつきり言い切ったことではないか。しかし、その交渉経緯を一方的に無視して、管内列車を削減してきている現実、さらには、「五五・一〇」では「荷主の確保を含めて経営努力する」とい

ながら、貨物駅を集約し、荷扱いそのものが出来ないような現況をつくってしまった。その上本来国鉄のもつ「公共的使命」を全く無視して列車の大巾削減を強行するなど全く認めがたい計画案だといわなければならない。

ただただ「赤字」をタテにして、当局施策の失敗を全て、われわれ労働者にしわよせしてすませようという事など、断じて認める事はできない。

抽象的「政策論議」で、「五五・一〇」の裏切りを策す「本部」反動分子を許すな!

申十一号に基づく交渉は、今後も鋭意進めてゆくことは当然であるが、この「ダイヤ改」攻撃の狙いが、明確に国鉄労働運動を根底から破壊せんとした攻撃である以上、われわれは、職場生産点でのより一層の団結と闘いを背景に当局を追い込んでゆかなければならない。

ところで、動労「本部」反動分子は、政府・資本の立場からする政策論議「再建」論議の土俵にスッポリとこまされ、具体的な闘い・要求は最初から敗北的に投げ出し当局に屈服し、あたらずさわらずの抽象的な「解明要求」なるものでお茶をにごしている。彼らが、あの悪名高い裏切り路線「安定宣言」路線をとっている以上、そして更にその上、本年の全国大会では、ついに公然と「五五・一〇」は長い闘いの中の単なる一つの節にすぎない。大した事はない」「今こそ大胆な妥協(大胆な裏切り)路線が必要」という驚くべき裏切り路線を方針化させるまでに墮落・変質してしまっている以上、彼ら反動分子の路線のもとでは職場生産点の組合員の切実な要求など全く問題にもされないというのは、けだし当然であろう。

「本部」反動分子の屈服・裏切り方針を粉碎し「五五・一〇」粉碎の闘いを職場のすみずみからわき上らせていこう!

三里塚・ジェット闘争貫徹! 「国鉄35万人体制」粉碎!

55.10ダイヤ改改改! 連続交渉で追及