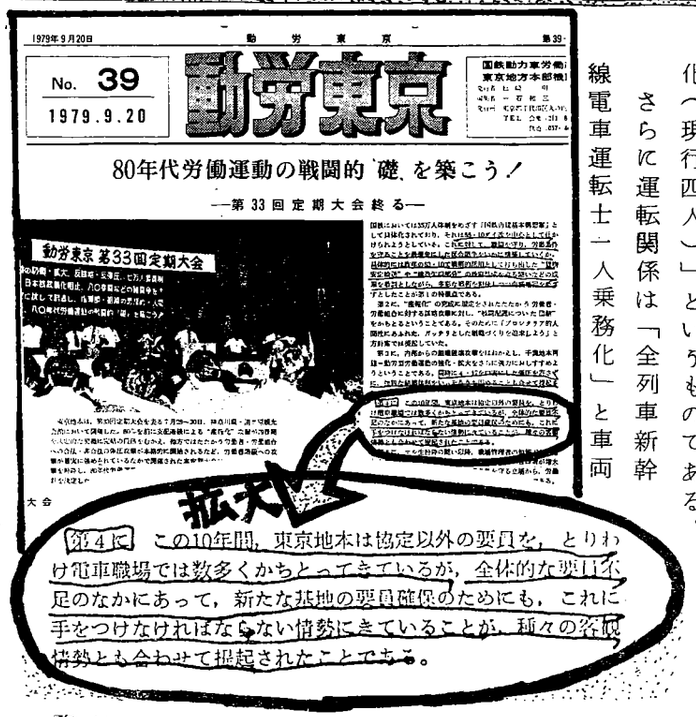
三里塚・ジェット闘争貫徹！「国鉄35万人体制」粉砕！

東京・乗務員運用合理化の裏切りによって ひき出された 東北・上越新幹線合理化

日刊 動労千葉
80.11.14
No. 582
国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一一八（動力車会館）
（鉄電）二二五八～九・（公衆）〇四七二（22）七二〇七


1979年9月20日　動労東京　第33号
No. 39
1979.9.20
動労東京
国鉄動力車労働組合 東京地方本部機関紙
80年代労働運動の戦闘的"礎"を築こう！
—第33回定期大会終る—
動労東京第33回定期大会
拡大
第4に　この10年間，東京地本は協定以外の要員を，とりわけ電車職場では数多くかちとってきているが，全体的な要員不足のなかにあって，新たな基地の要員確保のためにも，これに手をつけなければならない情勢にきていることが，種々の客観情勢とも合わせて提起されたことである。

われわれは、国鉄当局と結託した動労「本部」反動分子の乗務員運用合理化十一月一日強行実施の攻撃を職場からの怒りの総反撃をもって粉砕した。この十一月一日強行実施粉砕の闘いは、「本部」反動分子の裏切り性と三十五万人体制合理化の尖兵＝水先案内人としての正体を完膚なきまで暴き出した。

「本部」反動分子は、「協定外要員の吐き出し」論をもって卒先して乗務員運用合理化を推進し、「千葉が十一月一日に必らず実施することを妥結条件にする」という大裏切りを行ない、首都圏国電乗務員はもとより、全国の乗務員の利益を売り渡す役割を買ってでていたのだ。この裏切りの結果は、ついに東北・上越新幹線の大合理化をひき出すにまでいたっている。かかる国鉄労働者の敵対者「本部」反動分子を断罪し、三十五万人体制粉砕、乗務員運用合理化阻止へむけさらに強固な闘争体制を築け。

11月11日（火曜日）　読売

東北・上越新幹線の乗員半減

運転士1、車掌2人

1980年11月11日 読売

当局が提案

五十七年度に予定される東北・上越新幹線の開業体制について、国鉄当局は、このほど、国労、動労、鉄労などに「ひ中に絶滅するなら」「未能にな」った場合でも「できない情勢になっている」、と、

渉は難航しそうだ。東海道・山陽新幹線では、「ひかり」が連結こ…

「本部」反動分子の裏切りの結果がこれだ！

十一月十一日、国鉄当局は東北・上越新幹線の開業後の作業体制などについて関係労組に提案してきた。その内容は、運転・施設・営業全般にわたる徹底した民託化の攻撃であり、国鉄三十五万人体制合理化そのものの攻撃としてある。

施設関係は、保線用機械の運転、線路作業全般、軌道検査の一部業務、電気軌道総合試験車による軌道測定業務等を民託化する。

営業関係は、新幹線と在来線を結ぶ「中間改集札業務」の民託化と「車掌の全区間通し業務二人化（現行四人）」というものである。

さらに運転関係は「全列車新幹線電車運転士一人乗務化」と車両検修関係の「台車検査、臨時検査および附帯作業の民託化」という恐るべき内容の合理化である。

つまり現行、東海道・山陽新幹線の二人乗務を東北・上越新幹線では一人乗務化するという乗り組み基準の改悪＝乗務員運用合理化の攻撃であり、検修民託化の全面攻撃である。これは国鉄三十五万人体制のモデル職場を作る攻撃であり、国鉄労働者の総力をあげて粉砕しなければならない。

問題は、この恐るべき攻撃を労働組合の側から卒先して協力しているのがほかならぬ「本部」反動分子だ、という点である。

かって、武蔵野線開業に際して、国労・鉄労より早く当局に配転者名簿をさしだし協力し、貨物合理化の突破口としてのモデル職場＝武蔵野ヤード開業に協力し、いままた「新たな基地＝東北・上越新幹線の要員確保のため」と称して「協定外の要員吐き出し」＝乗務員運用合理化卒先協力をもって新幹線開業に協力し裏切っているのが「本部」反動分子なのだ。

それは、乗務員運用合理化「九月裏切り妥結」の際に「本部」反動分子は、東北新幹線の開業を前提に乗務員を東京北局所属にせよと要求したところに証明されている。

組合員のみなさん！ 三十五万人体制の尖兵と化し国鉄労働者の闘いを裏切り、自からのセクト的延命のためにのみ、動労千葉破壊を権力・当局と結託して策動する「本部」反動分子を許さず、乗務員運用合理化十二月一日実施攻撃を粉砕しよう。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！