

生産点からの反撃を

「経営改善計画」の具体的中味については、本シリーズの中で後述しますが、82年1～3月段階に「検修下回り民託」「内達一号改悪」を中心に文字通り焦点化する国鉄当局は、現行40万キロから37万キロへの縮小、②貨物取り扱い駅削減120→80、③ヤード削減150→100の達成年度を35万人計画当初の60年から57年11月へ繰りあげることや一次計画のローカル線廃止時期を可能な限り早めることを肩子としていっているのです。

「検修下回り」と「内達一号」

国鉄当局は「経営改善計画」による要員合理化を徹底した民託化・ローカル線切り捨て・貨物切り捨て等によって、とりわけ運輸現場に於ては「検修下回り外注化」「内達一号改悪」を基軸に職場・生産点の事態を無視した要員合理化を強行しようとする策動をしています。

削減する（二十二億円）、を肩子とする「合理化促進」の方向性を強く打ち出しています。そして、この「合理化促進」の中味は、政府・当局が「赤字の元凶」であるとする「ローカル線」と「貨物」の切り捨て、即ち、①貨物列車設

敵の攻撃を助長させている中央指導部の裏切りと国鉄労働運動の混迷

この81年末からの一連の動きが示すことは、政府・自民党が「国鉄35万人体制」を、「60年度達成ではなく、57年で達成しろ」と攻撃を

罪性は、いまや一点のくもりもなく鮮明です。

当初、国鉄当局は「検修下回り」についての中央交渉を81年12月中旬に打ち上げ、「内達一号」についても12月中旬に当局の考えをまとめ組合に提示し、82年年度から精力的に地方交渉を追い込み「57年」を期して、東部・地上勤ともに35万人体制に見合う合理化を達成する」という考え方で計画を進めていました。しかし、81年12月段階で「下回り」「内達」ともに、中央交渉が進展していない状況にあります。

焦点化する「57年」

一方、政府・自民党は年末段階で57年度予算の政府案を決定しています。

この中で国鉄については、

①、運賃値上げによる千五百二十億円の増収、

②、政府助成金を8年ぶりに前年度より

削減する（二十二億円）、を肩子とする「合理化促進」の方向性を強く打ち出しています。そして、この「合理化促進」の中味は、政府・当局が「赤字の元凶」であるとする「ローカル線」と「貨物」の切り捨て、即ち、①貨物列車設

定キロを、現行40万キロから37万キロへの縮小、②貨物取り扱い駅削減120→80、③ヤード削減150→100の達成年度を35万人計画当初の60年から57年11月へ繰りあげることや一次計画のローカル線廃止時期を可能な限り早めることを肩子としていっているのです。

右翼労働統一へのナダレ現象ともいえるべき中央の事態、三里塚二期着工攻撃等々、支配の側は82春即ち前後する時期に、日本階級闘争の戦術的骨格を破壊し、83年トリプル（ダブル）選挙での圧勝→改悪という政治スケジュールに踏まえた攻撃の突破口として、現段階における「国鉄合理化」を打ち出してきているのです。

勤労千葉が81・3ジェット闘争を頂点とする、労働組合の原則を守る闘いで築きあげてきた成果をもって、いまこそ全国の労働者に呼びかけ、生産点からの反撃を開始するたに奮闘しようではありませんか。



「57年度予算」を基軸に急進展する合理化攻撃

集まろう！ 1.16 国結旗びる 13時、労働福祉センター