

三里塚・ジェット闘争貫徹ノ「国鉄35万人体制」粉碎ノ

35万人体制粉碎、 職場の討論・闘争をつみ上げよう



国鉄の全面的再編を狙う
経営改善計画の内容(2)

つぎに、国鉄全職種・職場の全面的な再編を狙った具体的な攻撃としての「部門別経営改善計画」について明らかにします。

運輸営業関係に対する攻撃

(一) 旅客部門

1. 鉄道特性を発揮しうる分野
 - ① 都市間輸送は、東海道、山陽新幹線及び一九八二年に暫定開業となる東北・上越新幹線を基軸に、在来線をこれと接続・連動した高速列車体系（特急列車）とする。
 - ② 都市圏輸送は、通勤・通学輸送に重点化。
 2. 鉄道特性を発揮できない分野

輸送力の削減・営業範囲の縮小、など徹底した減量化をする。
3. 業務運営の能率化
 - ① 駅の業務委託の拡大・停留所化の徹底。
 - ② 職員配置駅の省力化・各種販売機器類の投入、CTC化・列車監視の廃止、など。
 - ③ 列車乗務員の乗組数の削減

(二) 貨物部門

1. 大量・定型貨物の拠点間直行輸送体制の確立と、一般貨物輸送の削減。
2. 貨物取扱駅の集約一八〇〇駅体制とヤードの統廃合一一〇〇ヤード体制の確立。
3. 業務運営の能率化
 - ① 貨物取扱駅のフロント

業務、入換作業の部外委託。

- ② 継電化、FRC（貨車進路制御装置）化、貨物情報処理のコンピュータ化。
- ③ 列車乗務員運用の見直し。

(三) 荷物部門

荷物車車内業務の部外委託
フロント業務、積卸業務の部外委託の拡大

(四) 船舶部門

運航要員の見直し、部外委託

(五) 自動車部門

ワンマン化の徹底と要員の効率的運用及び部外委託の拡大

運転関係へのすさまじい攻撃

(六) 運転部門

1. 動力車乗務員運用の効率化と実乗務時間の延長
 - ① 内達1号の廃止
 - ② 換算労働時間制の廃止
 - ③ 所定労働時間を超えて運用表を組む。
- ③ 一継続乗務キロの延長とダイヤ作成基準の見直し。

施設・電気・工場
などへの攻撃

(七) 施設保守部門

1. 線路保守体制
 - ① 台検、交検、臨検、附帯作業の大巾な部外委託。
 - ② 各検修グループ間、各車種間の弾力的な要員運用。
 - ③ 駅派出所検査班の新設。
 - ④ コンピューター導入による技術管理の強化。
2. 車両検修業務の効率化
 - ① 車種混運用の拡大
 - ② 地上設備の改良、構内無線の導入、車両設備の改良などによる一人乗務の徹底。

(八) 電気保守部門

1. 線路保守作業量の削減と機械化（マルチプルタイタンパ）
 - ② レール、マクラーギ更換作業などの部外委託の拡大。
 - ③ 支区の統廃合など、管理体制の簡素化と実質作業時間の向上。
2. 土木・建築・機械保守体制

検査・工事業務の一体化、効率化及び部外委託の拡大
1. 電気保守部門
 - ① 「電気保守体系近代化」施策の推進
 - ② 支区の統廃合と部外委託の拡大
 - ③ 変電所の遠方集中制御方式の導入と無人化