日刊 動労千葉

83, 6, 9

No. 1360

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）二九三五～六・（公衆）〇四七二(22)七二〇七

臨調・行革粉砕！　三里塚ジェット闘争勝利！

職場からの総決起で「動乗勤」改悪を阻止しよう

その3

敵の尖兵＝「仂こう運動」の動労「本部」革マルを一掃しよう

「動力車乗務員の勤務等の改正について」なる改悪提案について、「日刊動労千葉」では二号（No.一三五五号、No.一三五八号）にわたり問題点を指摘してきました。

本号ではひきつづき、「二・仕業及び交番作成に関する事項」のなかでの問題点と、しめくくりとして「動乗勤」改悪攻撃のもつ狙いについて明らかにします。

「働き度」の向上を狙い「最底基準設定方式」を導入

当局・提案（抜粋）――

(7) 一基準日当り乗務キロ

鉄道管理局等の動力車乗務員運用表作成にあたっては、車種別平均で別表2に示す一基準日当り乗務キロを下廻らないものとする。

（注）一基準日当り乗務キロとは、交番一循環における乗務速度に対応する一日平均の乗務キロをいう。

現行乗務キロ制限に関する協定は、乗務割交番作成にあたり乗務キロの上限を定め、乗務員の一日当りの労働量を規制しています。

しかし、今次「改正」案は乗務キロの最底基準を設け、上限を設定しないというものです。

これは、「これ以上の作業は行わせてはならない」と上限を規制していたこれまでの協約・協定を、根底からくつがえす悪らつな攻撃であります。

今次「改正」案の最大の狙いこそ、この「一基準日当り乗務キロの下限」にあるといって過言ではありません。

国鉄二十万人台体制　国鉄労働運動解体を狙う攻撃

以上、「動乗勤改正」案の主な問題点について明らかにしてきましたが、当局の狙いは、乗務員の勤務を律していたこれまでの規則をすべてなくし、一本化することにより、われわれがこの間の闘いでかちとってきたすべての成果を奪いとろうとするものです。

具体的には労働条件の劣悪化、乗務効率の強化、賃金抑制を通した要員合理化（全国で二千名）攻撃として、国鉄二十万人台体制を実現し、同時に国鉄労働運動を解体しようとする攻撃であり、機関助士廃止以上の大きな攻撃といえます。

従って、この「動乗勤改正」に屈服するならば乗務員に限らず動力車職場におけるすべての労働条件が奪いとられ、動力車職場の解体に通じることは必至であります。

当局は六月中に中央交渉を妥結させ、ただちに地方交渉に入り、全国の乗務員の運用を決め、59・2に合わせることを狙っています。

動労「本部」革マルの一掃が一切のカギ

こうした、動力車職場を直撃する大変な攻撃に対し、四月二三日に開いた動労「本部」第五回全国戦長会議の方針書では、「動乗勤改正」について、「当局の根本的な考え方が不明確」などとわずか五行ですませたうえで、動労鹿児島地本の大量脱退問題に五ページ、仙台地本9・17処分問題に二ページ半、国労＝労組攻撃粉砕の闘いに四ページと大半を費すことで組合員の目をそらせています。

動労「本部」革マル反動分子が、「ブルトレ返済」「5・11ダイ改」「現協協約改正」「入浴闘争」にみられるように、またしても国鉄労働者を裏切り「動乗勤改正」を受け入れることは明らかです。

なぜならば、動労「本部」革マルの推進する「働こう運動」は、運用効率の向上を狙う「動乗勤」改悪を先取りする運動であるからです。

動労「本部」革マルは、「働こう運動」方針のもと「動乗勤」改悪に積極的に応じるとともに、これと対決して闘おうとする部分には「入浴闘争」と同様に「冬の時代だ」「今は闘うべきではない」「闘うから権利を奪われる」「闘うやつは挑発者だ」なるキャンペーンをはり、暴力と恫喝をもって襲いかかってくることは必至です。

すべての国鉄労働者は政府・国鉄当局の尖兵となり労働者を翼賛運動にひきずりこもうとする動労「本部」革マル反動分子の裏切りを許さず、追放・一掃を実現し、動労大改革をかちとろうではありませんか。

われわれは、当面する最重要課題として、申第13号「申し入れ」をもって職場からの総決起をつくり出し、「動乗勤」改悪を阻止していこうではありませんか。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！