日刊 動労千葉

85.6.10

No. 1960

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

国鉄「分割・民営化」阻止！三里塚二期着工粉砕！

「中曽根臨調・国鉄当局の忠実な奴隷になれ」と絶叫

動労本部第41回全国大会方針を発効する その2

「三本柱の組織的クリアー」一辺倒の反動方針

動労「本部」革マルは、第四一回全国大会の運動方針案の中で「雇用安定協約の再締結と『余剰人員』攻撃による首切りのための特別立法策動を許さぬ取り組みとして、『三本柱の組織的クリアー』にむけ休職・派遣制度の実効をあげる取り組み」を「これしかないたたかい」として評価し、組合員をさらなる出向・休職へとかりたてる一方、残った組合員にはさらに「骨身を削って働く」ことを強制している。

自ら「過員」をつくり「クリアー」を強制

「運動方針案」の「主なたたかいの総括」の問題点の第一は、「『三本柱』＝派遣・休職制度の集約について」の項で「国鉄において所要員を越える現在員、言いかえれば業務量をともなわない現在員、つまり余剰人員が約二五〇〇〇人生じている」などという表現に示されているように、「余剰人員」が合理化を強行した結果として一切の責任が当局にあることについて一言の怒りもなく、むしろ「余剰人員」を肯定したうえで、当局と一体となって「余剰人員解消策」を「組織として取り組む」としていることである。

けだし、これは当然のことといえる。

なぜならば、臨調・国鉄当局のどう喝に屈した革マル分子は「働こう運動」なる「産報化」運動を路線化し、「59・2」ダイ改では当局提案に倍する要員合理化に協力し、今日の「余剰人員」を生み出す立役者をかって出た。とりわけ、「60・3」ダイ改では動力車乗務員に五割アップの労働強化を強いる動乗勤制度の導入に率先して協力し、当初予定した二五〇〇〇人を大巾に上回る三二〇〇〇名の要員合理化が貫徹された結果、さらに大量の「余剰人員」が生み出されたのであり、「三本柱」をひき出した張本人こそ「動乗勤」で国鉄労働運動史上最大の裏切りを行った動労「本部」革マル分子にあるのだ。

そうであるがゆえに、「方針案」では「動乗勤」について、一言も触れることができないのである。

徹底して敗北主義の路線

問題点の第二は、「余剰人員」について「今日の事態は明らかに人員整理へと向かう必然性を内包しており、その攻撃は国鉄労働運動解体と一体のものとして国家的レベルでさらに強まってくることが予想される」と規定したうえで、「雇用を守るため」と称し、「三本柱」に率先して応じ、「三本柱の組織的クリアー」運動を実践してきた「取り組み」を評価していることである。

すなわち、「三本柱集約」の意義について、①雇用安定協約の締結・維持、②「休職」「派遣」の労働条件、③組合活動の保証の三点について明確にさせた、としている。

動労「本部」革マルの犯罪性は、「冬の時代」論に象徴されるように、「日帝・中曽根体制が強大」であり、「労働者は闘っても勝てない」という敗北主義を前提に、「闘えばより攻撃が強まる」として闘いを圧殺してまわっていることだ。そもそも、中曽根の臨調・行革攻撃は、労働者を戦争にかりたてるための最大の障害物である国鉄労働運動の解体が最大の目的である。しかし、自民党・金丸幹事長の「余剰人員問題の解決の仕方によってはゼネストが起こる」との発言（五月十三日）でも明らかなように、敵の側は全く自信がなく、ビクビクしながらも、体制の危機に追いつめられてせっぱつまって攻撃をかけてきているという本質的な構図を見ぬかなければならない。

労働者が本気で闘えば、勝利の展望は切り拓けるのだ。

組合員に犠牲を強いる反動方針

動労「本部」革マルは、当局のいうことをきけば生き残れるかのように組合員をだまし、中曽根・臨調や国鉄当局に対して全面的忠誠を誓い、「三本柱の組織的クリアー」を絶叫している。しかし、革マル分子が「かってない成果」とする「雇用安定協約の締結」も、「三本柱の実効があがることが前提」であるように、労働組合が一たん屈服すれば、当局はトコトン当局や資本の奴隷になることをせまってくるものなのである。

さらに、「『休職』や『派遣』について労働条件を明確化させた」としているが、「派遣」に応じた組合員は、超過勤務や休日返上で想像を絶する過酷な労働条件を強制され、将来に対する不安と、組織不信を深めている。

「方針案」は、こうした事実をいんぺいし、「雇用と生活、仲間と組織を守るため」と称して、より一層当局の奴隷になれと叫び立て、「三本柱クリアー」を強制しているのだ。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！