

詰るに落ちた本部「デマ号外」その24 (7月7日付)!



79.7.10
No. 168
国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一八(動力車会館)
鉄電二二五八〇九(公巻局室)22七二〇七

ペテン的に操作した「資料」をあげて、千葉の労働条件全国最低...とデマ宣伝

「千葉地本再建」をかたった反労働者的行爲の破産的現状が「勤労大改革運動」のひき金になることに恐怖した「本部」革マル集団は、「勤打車新衛」デマ号外を使って、勤労千葉へのケチツツのための反動的デマ宣伝を流布している。
七月七日付「デマ号外」(その24)は、その典型といえる。問題は、このようにすぐにウソとわかるデマ情報を発行し、千葉はもとより全国にばらまき、組合員をウソでゴマかし引きまわす「労働組合」とは一体何か!、そして、それに疑向をもち批判をすれば、すぐ暴力で圧殺する。本部とは何か!
まさに「詰るに落ちた...」としか言いようのない、組合員蔑視・組合のファッショ的引まわしを一刻も早く変革しなければならぬ。

デマ宣伝の馬脚をあらわす

七月七日付「デマ号外」(その24)は、「千葉の労働条件は全国で悪い方から一〜二番を争う所に位置している」として裏面に「局別一人一日当り作業時間、換算時間」を表わした「棒グラフ表」をこねみよがしに掲載している。
しかし所詮ウソはすぐにバレるものである。

資料にペテン的小細工

そのペテンのオーは、資料に本来但書きざれている「決定的な重要注釈」を故意に消して、デマ宣伝に都合よく資料を見せかけようと操作している事である。
『デマ号外』の表にはただ、「77年10月1日現在」とのみ記載されている。
周知のように77年10月1日当時は、千葉・仙台・新潟・新幹線の四局では「勤乗時短が未実施」であった。したがって当然のこととして時短実施局と未実施局の比較で時間差が出ることは誰もが理解できることである。現に、この時期の、この種の・局別比較対照表には必ず「〇〇局は時短未実施」という旨の注釈がつけられている。ところがデマ集団は、それを承知の上で故意にそれを消し去っているのだ。

乗務員の労働条件の軽重の基準は、「実ハンドル時間」にある、

加えて、もっと基本的な点で彼らが大ペテンを使っていることを明らかにしよう。

う。それは、乗務した事のある人にはすぐわかる事であるが乗務員の労働条件の軽重が「作業時間」と「換算時間」だけで表わされる、とする論理そのものがペテンだ、ということである。(そのペテンつまり、乗務員の労働条件の軽重を判断する基準の最も基本的な事は「実ハンドル時間」に「実際に乗務する時間」によって決められるという事である。
つまり、仮りに作業時間が短かくとも、実ハンドル時間が長ければ、単位時間内の労働密度はより高くなり、労働条件は悪化するということである。したがってわれわれはダイ改時には、限られた作業時間内(現行6時間40分)で、待ち合せ時間や食事時間をより多くとり、実乗務時間と実ハンドル時間をできるだけ少くしようと職場「ダイヤ検討委員会」で検討し要求する取り組みをさせてきている。

事実は不変!「千葉の労働条件は、やっぱりトップクラスだ!

現実とその成果は裏面の別表「実ハンドル時間」を見れば「千葉の労働条件が全国トップクラス」であるという事を示している。
「乗務員の労働条件」について語るに当って意識的に「実ハンドル時間」の表だけをかくして一言も触れない、というのだから七月七日デマ号外も、なんともケチな小細工屋であることか!!

裏面グラフ参照のこと

更に確信も固く、未期的症状に立ち至ったデマ宣伝をうち破って前進しよう!