

いほこ怒りの反撃に起つ

日刊 動労千葉

82.11.20 No. 全国版 107

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
鉄電二九三五六・公衆電話三三二七二〇七

12月ゼネストをさうちぬけ！ スト圧殺に血道をあげる 全労働者の敵 動労革マルを打倒せよ

政府・自民党・国鉄当局・反動マスコミ一体となった総攻撃に対し、ついに国鉄労働者が反撃の闘いを開始した。満を持した国鉄労働者の怒りの決起は、十一月「57・11ダイ改」合理化をめぐる当局のあまりの理不尽な労働組合抹殺攻撃に対し、全国全職場から怒りの火柱が叩きつけられた。全国の国鉄の仲間たち!! この決起をもっと荒々しくもっと大きくおし進め、十二月ゼネストへ確信高くつき進もう!! 動労革マルを粉碎し尽そう!!



座して死を待つよりは、今こそ起つて反撃を!

考えてもみよ。政府・自民党・国鉄当局がこの一年間、われわれ国鉄労働者に一体何をやってきたのか。マスコミの「ヤミ・カラ」キャンペーンを利用した慣行・既得権剥奪に始まる「国鉄」攻撃は、「職場規律の確立」、ブルトレ旅費の返済要求、乗車証の廃止、現協制度改善、入浴時間規制強化など、「臨調」緊急十一項目」を強行実施する攻撃として、カサにかかってせめあげてきたではないか。

さらに、今日支配階級はスト権を奪った代償として自ら作った法律さえ反古にし、仲裁々定未実施という生活破壊を強制した上で、一万五千人の要員を削減する「五七・一ダイ改」大合理化を、団交と労働条件に関する協定の締結すら全面拒否する中で、暴力的に実施する暴挙に出してきたのだ。労働運動圧殺に全力でうってでてきている。反撃は、激烈に開始された。

57、十二月の総決起へ!

国鉄労働者は、ここまで痛めつけられて黙ってひきさがるほど腰抜けではない。国労は、十三、十四日順法闘争、十五日ストライキという全く正しい方針を決定し、動労千葉は10月26日以降三六協定破棄・非協力闘争に突入したのである。ついに、国鉄労働運動解体攻撃に対する総反撃が開始されたのだ。

国鉄労働者の決起を圧殺する

動労「本部」革マルを一掃せよ
ところが、この決起に水をさし、闘いの圧殺にのりだしてきたのは他でもない動労「本部」革マル反動分子である。

動労千葉の八一・三ジェット闘争でのスト破りや、三里塚闘争への数々の敵対の事実が示すように、権力、資本と非妥協的に闘う部分に背後から襲いかかり、闘いを鎮圧してまわるのが革マルの常トウ手段である。

この動労「本部」革マルは、「五七・一ダイ改」合理化を全面的に受け入れ、「国鉄のおかれた状況を認識し……円滑な実施をはかる」との「産報的労使協調宣言」たる協定を鉄労とともに片仕切りし、あまつさえ総評の国労スト支援に抗議し、スト圧殺を申し入れるという犯罪行為を行った。

これは、「働こう運動」をもって自民党・三塚国鉄当局の先兵に転落した動労「本部」革マルの当然の帰結であるとはいえ、国鉄から革マルを一掃することなしに、反合闘争はおろか、一切の闘いの勝利はありえないことは、今や誰の目にも明らかとなった。

「三里塚」「国鉄」決戦の

大爆発をかちとろう

だが、闘いは今まさに始まったばかりである。今次闘争で示された国鉄労働者の底力をもって「検修下回り合理化」「年末手当獲得」の闘いを「仲裁々定完全実施要求」十二月ゼネストに結合させ、国鉄労働者の実力闘争で勝利をもぎとろうではないか。

今こそすべての怒りをとき放ち、十二月ゼネストを実現し、八三年三里塚二期阻止・国鉄決戦の大爆発と、春闘・中江選挙闘争勝利をかちとろう。

驚くべき産報的労使協調宣言の協定をもって
早々と裏切り妥結した動労本部革マルに怒りが集中!



速報版
千代田区丸の内1ノ8ノ1
旧東鉄庁舎内
国鉄労組東京地方本部
発行責任 中山 義一
編集者 小沢 孝

No号 外
1982年
11月13日

緊急号外

全ての国鉄労働者の皆さん!!

私たちが国労は、上越新幹線開業を含む、57・11ダイヤ「改正」交渉を精力的に行ってきたが、当局は、組合無視の不当な姿勢を変えようとせず、労働条件問題や国民・利用者のダイヤ改善要求について、かつてなく不誠実な態度をとりつづけていることに抗議し、四日以降、当局による実質的な団交否認により、団交中断、非協力、順法闘争など組合員の怒りを結集して闘いを強化してきました。
ところが、十一月一日、動労、鉄労、全労、全施労と歩調を合せて、労働協約なるもの結びました。

57・11闘争の意義と問題の焦点

この攻撃の国民的突破口として、マスコミまで動員しての国鉄攻撃が展開されていることも、また明白です。
今日、私たちに加えられているいわゆる「緊急11項目」なるものも、その重要な柱であり、乗車

証制度、職場団交権、新採ストップ、貨物「合理化」等々をすべて一方的通告という、正にファッショ的手段で強行しようとしているのが現実であります。
57・11ダイヤ「改正」についてみるならば、全国で六万五千キロの列車削減と合わせて二万三千名に及ぶ人減し「合理化」であり、東京三局においても、四千名にのぼる要員削減と要員運用「合理化」をはじめとする労働強化の伴う内容であることも周知のところではあります。
問題は、このファッショ的攻撃と闘うのか、それとも闘かわないのか、同時に、動労、鉄労、全施労が当局と結んだ協約のもつ反階級性にこそ、その問題があります。

別紙その1
57・11ダイヤ改正の実施に伴う労働条件に関する協定
57・11ダイヤ改正にあたっては、国鉄のおかれた状況を認識し、これまでの事前協議、団体交渉の経緯を尊重し、労使の信頼関係を立脚し、協定・協約等を遵守して、円滑な実施をはかるものとする。

別紙その2
昭和55年10月ダイヤ改正に伴う労働条件に関する協定
昭和55年10月ダイヤ改正に伴う労働条件について、次のとおり協定する。
1. ダイヤ改正に伴う必要な要員は確保する。
2. ダイヤ改正に伴う労働条件については、維持・改善を行う。
3. ダイヤ改正に関連する職場環境の改善については、積極的に努力することとし十分地方を指導する。
4. 具体的労働条件については、地方対応機関において交渉し、意見の一致を期し実施する。
昭和55年9月20日
日本国 有 鉄 道 総 裁 高 木 文 雄 誠
国鉄労働組合中央執行委員長 森 影

驚くべき「協約」のもつ反労働者性!

もとより、分裂した他の労働組合がどのような情勢認識をもち、行動をしようかという問題は、その組合の自由でしょう。しかし、それが、国鉄に動くすべての労働者と利用者の利益に反し、反階級的なものである限り、これを批判し、反省を促すことは、労働者階級の利益を守るために闘う労働組合にとって、当然の権利と責任であります。
この協定(別紙その1)のもつ意味は、如何に解説し、解釈しようとも、正に「臨調答申」にもとづく国鉄再建を労使が認め合い、当局の考えを一方的に押し付けるものであり、玉石色とさえもいえないシロモノです。この内容は、従来のダイヤ「改正」に伴う労働協約(別紙その2)と本質的に異なり、労働条件に関する項もなく、労使協調の同盟路線とひとしい労使休戦協定の何ものでもありません。
更に、今回の事態は、正に当局の煽動に屈服し、それを「……これまでの事前協議、団交の経過尊重……」と約束し、この労使協調路線と、それによる「合理化」・権利の剥奪などの結果を当局の手をつかかって、闘う国労とすべての国鉄労働者に押し付ける以外の何ものでもありません。
このことは、一九六二年の「三・三一闘争」いわゆるネクタイ闘争で動労の裏切りによって、大量の解雇者と刑事弾圧などを許したことを想起せざるを得ません。
また、ブルトレ問題、現協問題、乗車証問題等にみられるように、「ダイヤ」改正にあたっては、労働条件の維持・改善を理由に求めることもなく、闘いを放棄することは、全ての国鉄労働者の日々の労働条件の低下、権利の放棄、職場の専制支配をもたらす、輸送の安全低下をまねくことには余りにも明白です。

嵐は、若木を鍛える!

今日の情勢は、自民党政府・独占が、その権力を駆使して、国鉄労働者と国民を分断孤立させ、つくり上げた国鉄労働者懸念論ののっぺの攻撃の中で、決して楽観できるものでなく、厳しいものであることもまた、明らかです。
だからといって、たまたかう路線の変更が労働者の未来にとって何をもちたってきたかは、あの戦前の産業報国会の教訓にまつまでもなく、戦前・戦後の労働運動の歴史からも明らかです。
世界の労働運動の歴史は弾圧と抑圧との闘いの歴史でもありました。

すべての国鉄労働者のみなさん

職場での討議を深め、共にたたかおう

今日の情勢は、いくつものたまたかの過程の中で、戦術や取り組み、意見の相違があったことも事実です。しかし、今回の事態は、動労中央がその路線の変更を顕在化させたものであり、私たちは、これを黙過することはできません。
一部にいわれるように国労中央が当局からナメられて頭に来た、とか、「やぶれかぶれ戦術」(サンケイ新聞10月11日付)などという次元のものでないことは、すでにみたとおりです。
今こそ、お互いのメンツを捨て、臨調「行革」の本質と闘いの勝利の展望について、職場で徹底的に討議して、職場から共闘の輪を拡大しようではありませんか。
嵐が去り、組織が残っても、国鉄が無くなり、物も言えない職場とさせないために、心から決起を訴えるものです。