

今こそ労働大改革!

スト破り、デッチ上げ告訴 権力・当局と一体となって 闘う労働者を背後から襲う

日刊 労働千葉

82, 12, 18
No. 1223

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八(動力車会館)
(鉄電二九三五〇六・公衆電話三三二七二〇七)

「動労」本部「革マル」の裏切りの歴史 ③

の「55・10ダイ改」と「乗務員運用合理化」に率先協力

一九八五年までの六年間に七万四千名の労働者を「削減」するという「35万人体制」への初年度として、国鉄当局は「55・10ダイ改」合理化(一万二千名の要員削減、と同時に三割(五割)にも及ぶささい乗務効率アップ)運転保安無視の労働強化と既得権剝奪を軸とした「乗務員運用合理化」の攻撃をかけてきた。ところが、この重大な全国的課題に対し、「動労」本部は「大胆に妥協すべき」(名古屋大会路線)として、「これは地方課題である」と投げ出し、最初から当局と腹合わせをして受け入れ妥協の仕組みをつくった。そうしておいて、「要員をはき出すべきだ」を一早くかかげた松崎明委員長下の動労東京地本は「乗務員運用合理化」を早々と九月に裏切り妥結し、千葉・水戸・宇都宮等隣接する線区にかかわるところが断固として反対して闘っているのをむりやり弾圧して、東京の裏切りをおしつけ、十月一日実施させた。その時、卑劣にも松崎は妥協の条件の中に「千葉にも十一月一日までに必ず妥結!実施させること」という約束を当局にさせたのである。しかし、当然にもわが動労千葉は徹底した反対闘争を継続したので、この当局「革マル」連合による闘争鎮圧の策動は粉碎されてしまった。あせった「本部」革マル反動分子が「約束がちがう!! 早く千葉にも認めさせろ」と当局にわめき、すがりついたのは有名な歴史的事実である。動労千葉は、そのような不当な重圧をはねのけて単独で十一月三〇日まで闘いぬぎ、少からぬ条件バックを勝ちとった上で十二月一日闘いを収約した。

即ち、動労「本部」革マルのやったことは、①闘わずして「55・10」裏切り、貨物関係労働者を売り渡し、②「乗務員運用合理化」で大巾労働強化と乗務旅費の線区別・乗り入れ先別の格差導入による乗務員間の分断・対立をもちこみ、③自らの裏切り妥結への組合員からの弾劾をのがれるために、当局と一体となって動労千葉の闘いの圧殺に全力をあげたことである。

1981年 2月 ~ 3月


⑧ 81・3 ジェット・ストへのスト破りと「処分」要請

ジェット燃料貨車輸送延長阻止をかけた動労千葉の5日間のストライキに対し「組合員の利益にならないストに反対しよ」と呼び、「三里塚はスパイの運動だ。ストを返上しよう」なるピラを組合員宅にまで郵送。助役機関士を送りこみ、自らも又権力・当局に保護願いまで出してスト破り列車を運転。そして「千葉動労の首を十人切れ」と当局に処分を要請した。

国家権力・国鉄当局と一体となって、三里塚敵対・動労千葉破壊の中心をさらけ出した「本部」派デッチ上げ地本(支部)の掲示。
(81年2月19日、佐倉にて)

「全組合員の皆さん!」
本部は千葉地本指導のもとにおいてジェット燃料車輸送延長阻止を妨害してきまし。交渉内容は別掲示に見られまうように一先A筋道を踏むことができません。従って千葉地本は助役機関士と組合員に対して受け入れていくことを決定しました。
佐倉支部は地本同様A考で21日組んで行きます。
全組合員の皆さん!

身ぶり手ぶりの自作自演で「現場検証」をデッチあげる革マル=嶋田、斉藤と船橋警察署公安刑事。
(1981年7月8日、津田沼電車区構内)



1981年 6月12日

⑨ 権力にデッチあげタレこみ告訴! 最凶悪の警察労働運動

仙台から千葉局に帰任・配属となった九名の仲間への加入オルグに対し、「本部」革マル反動分子は、革マル嶋田誠を使って「暴行事件」なるものをデッチあげ、十名の仲間を船橋署に告訴するという、最凶悪の「警察労働運動」に墮落・転落した。

(以下つづく)