

「鴨川運輸区」攻撃の異常な構造(上)

JR総連 革マルが主導？

「鴨川運輸区」新設などという、一片の道理も合理性もない計画を当局にけしかけ、当局以上に主導してすすめているのは、JR総連・革マルだ。

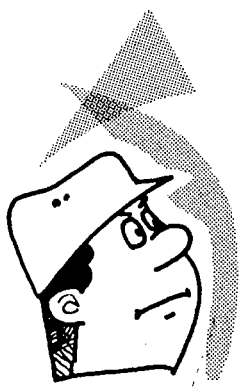
何よりも証拠に、京葉運輸区では、「鴨川運輸区」構想が公に明らかになる数か月前から、生方なる革マル分子が、JR総連所属の運転士に対して、鴨川への転勤希望を「打診」してある。また、別の革マル分子は、「鴨川運輸区ができたときは車掌は全員JR総連の組合員で固める。運転士も半分はJR総連にする」などと言っている。東京では、すでに、「鴨川運輸区設置万歳」などという卑劣な落書がトイレに書かれている。JR総連の革マル分子が書いていることは間違いない。まさに異常な事態である。しかしこれが、「鴨川運輸区」新設―勝浦運輸区廃止攻撃のもとで進んでいる現実なのだ。

異常な責任体制 の行と着く先は

ところが、千葉支社当局は、JR総連・革マルとベッタリ癒着し、その尻馬にのって、経営

的な合理性も、メリットも何ひとつない「鴨川運輸区」新設の工事を進めようというのだ。開いた口が塞がらないとはこのことだ。十年にも及ぶ革マルと当局の異常な癒着構造から生み出される判断基準は、「動労千葉潰しのためには手段を選ばず」ただこの一点だけなのだ。

実際これまでの経過も全てそうである。最も典型的な例が業務移管だ。かつて、JR総連は、「今度のダイ改の獲得課題は、総武緩行線の全面業務移管だ」などという「議論」を中央委員会などの機関会議で公然と行い、当局はそのとおりの「施策」を進めてきた。その結果は一体どのような事態が生み出されたのか。総武緩行線を例にとれば、中野の運転士の習志野(津田沼)泊りが何と二四本発生するという事態だ。それに対して中野の自区泊りは一本しかない。口先では「効率、効率……」と言いつつ、動労千葉潰しのためには、「効率」など関係ないのである。……(つづく)



勝浦支部の

総行動が始まった。

勝浦支部、 猛然と起つ！

たちあがった勝浦支部を全組合員の力で支え、ともに闘いに起とう！

すべからず 反響が！

五月二五日の勝浦運輸区廃止提案に対し、勝浦支部は、二九―三〇日の両日、全員集会を開催した。何ひとつ道理の通らない運輸区廃止攻撃など絶対に許すことはできない！組織破壊のみを目的とした「鴨川運輸区新設」―勝浦運輸区廃止など言語道断だ！提案撤回に向けて、直ちに反響の態勢が作りあげられた。

全員集会では、六月一日を期して、次期ダイ改に向けた半年間の決戦に突入することを意志統一し、月末までの一カ月間を第一次総行動月間として、全市

をあげた反対の声をづくりだすために、勝浦市の全有権者二万名を目標として、大署名運動を展開することが確認された。いよいよ闘いの火ぶたはきつて落とされた。先陣を担って猛然と

総行動に先立って、五月三一日、勝浦市では、全戸に勝浦運輸区廃止反対のビラが配布され、六月三日からは、宣伝カーによる呼びかけも行なわれている。この訴えは、市民の大きな反響を呼び、水野さん宅には、「署名に協力したいんですが、どうすればいいんですか」等、問い合わせの電話が相次いでいる。署名も続々とよせられ始めた。地元で一言の相談もなくローカル線を次々と切り捨て、職場まで潰そうとするJRの傲慢な遜なやり方には、多くの市民が怒りを抱いている。怒りの声でJRを包囲しよう！

