



# 日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号 (動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

97.2.13 No. 4546

# JR総連はフスト労働運動

## 怒りの

## 分割・民営化の裏切り

今も忘れはしない、八二年冒頭の「国鉄労働者は国賊だ」といわんばかりの、「ヤミ・カラキャンペーン」から始まった国鉄の分割・民営化攻撃。

それから、今年で早くも一五年。その間、旧動労、現JR総連・革マルのやってきたことはただ一つ、「国労・動労千葉の解体」だ。今号では、革マルの分割・民営化の裏切りについて断罪する。

### 国鉄改革の裏切り

国鉄の分割・民営化とは百％不正義の政府・支配階級の国鉄労働者を始めとする全労働者にかけられた攻撃である。

そのことは、今日の分割・民営化政策の総破綻的状况を見ればあきらかだ。分割・民営化の最大の理由であった、赤字問題はどうか、現在の清算事業団の

累積債務は二兆八兆円だ。それから、三島JRや貨物の経営危機がそのことを証明している。

「一千億円の経常赤字」を豪語するJR東日本をはじめ、JR本州三社は、膨大な借金を清算事業団に肩代わりしてもらい、ローカル線を切り捨て、三島JRや貨物も切り離して、「おいしい」ところだけをかすめ取ってきた会社だ。赤字になるのは当然で、それ自体分割・民営化政策がサギでしかなかったということだ。

政府・支配階級である、自民党や財界の連中は、いままでのように国鉄を通じて莫大な利益や利益が、自分のフトコロにはいりにくくなってきたから、「国鉄危機だ」「改革だ」と、分割・民営化を強行したのだ。そして、整備新幹線に象徴されるように、鉄道の利権をくいのものにする体質は、今日なら変わってはいないのだ。

## 怒りと対決

JR東労組・松崎は、「改革の崇高な理念」などというが、このどこに「崇高な理念」があるのか。分割・民営化攻撃への裏切りを押し隠すためのペテンでしかない。

このように、分割・民営化は不正義の攻撃であったが故に、国鉄労働者を先頭として、総反撃に立ち上がれば、粉碎することができた。なぜ、この分割・

民営化が可能となったのか、その理由はただ一つ、当時の動労・革マル、現JR総連・革マルの裏切りがあったからだ。そうして、やってきたことは、

分割・民営化攻撃の先兵として、当局と一体となった国労と動労千葉への解体攻撃である。

北海道や九州の動労の乗務員を、東京や大阪などの運転職場

へ配転し、国労の乗務員をバジする、「血の入れ替え」。それが出来ない動労千葉に対する「業務移管」攻撃。国労内革マルを使った、「真国労」デッチあげなど、あげればきりが無い。要するに、「分割・民営化に反対する者は許さない」「お上(政府・支配階級、当局)にタテつくる者は許さない」「闘う」

国労や動労千葉は解体する、それによって、当局にすりより「革マルだけはよろしく」とファシストの本性むきだしだ。

こうして、革マルと当局が一体となった分割・民営化攻撃の前に、職場では、二百名の仲間が自ら命を断ち、二〇万人の首切りと言語を絶する不当労働行為が吹き荒れた。

JR総連・革マルには、怒りと対決あるのみだ。「三月国労解体方針」迎え撃ち、JR総連・革マル打倒、組織拡大に総決起しよう！

### JR総連・革マル 分割・民営化裏切りの歴史

82年 「ヤミカラ・キャンペーン」開始。

1月 動労全国幹事委員長会議「仲立」運動。

5月 水2次臨時行政調査会4部会(国鉄問題担当)、「国鉄分割民営化」緊急措置11項目、臨時調査4部会報告発表。

7月 動労戦長会議「緊急措置11項目」受入れ「ブルト」手当返上決定。

それ以降、「取場規律是正」攻撃への屈服、「入浴競争」への敵対、7/24、首切り三本柱(一時帰休、出向、派遣、若手退職)全面受け入れ、攻撃の前次がきと裏切りを開始。

85年 11月 動労千葉1波ストへの敵対

8月 松崎東京地本委員長、動労招請員長へ

10月 動労戦長会議「分割民営化」反対を方針から外す。

86年 1月 鉄労、全池労と共に「労使共同宣言」締結。

4月 国内内革マル「真国労」デモ、千上げ

7月 総評大会-動労が総評から脱退を強行

87年 2月 鉄道労連結成「動労解散」へ

国鉄「分割・民営化」強行、89年JR総連へ