



月刊 労働千葉

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

97.8.15 No. 4643

「晴れた青空を求めて 前へ進もう」 — 山口さんに聞く(下) —



Q 国鉄生活四一年をふりかえって一番印象に残ったことはどういうことでしょうか。

山口 この四一年間というのは、人口が二倍にも膨れあがるような千葉県発展の時代で、産業的にも、埋立てで京葉コンビナートなどの工業地帯が次々できていくという変化があった。鉄道輸送でいうと、蒸気機関車から気動車に、そして電車に変わるといふことで、特に運転に携わってきた者としては、三つの近代化を直に経験したということだね。いちばん長かったのが気動車の運転士と組合の役員。

苦勞したけどおもしろかった

蒸気機関車時代

でも蒸気機関車は運転して一番おもしろかったな。緊張してやったから。一仕事やって戻ってくると作業服が汗で塩を

ふいて真っ白になる。でも、夏でも長袖じゃないと、カマの輻射熱でやられちゃう。だから機関士は五五才で辞めて二、三年

それがだいたい同じ位の年数になるんじゃないかな。電車の運転士は二年間位しか乗らなかつた。

蒸気機関車の機関助手やつたらは、自分でも優秀だったと思うよ。新小岩の機関区の構内なんか一仕事四トンか五トン位の石炭をくべるんだ。機関士がお茶飲みいってくるなんて二、三時間いなくなっちゃうこともあって、一人で石炭くべながら貨車の入れ替えをしていた。それを機関助手になつて一年ぐらいでやるわけだ。だから、機関士が二日酔いでダメだなんて時は、一人で本線を客車一〇両も持つて運転してた。逆に俺も徹夜麻雀して出勤して発車を待つているうち寝ちゃつて、機関士が一人で仕事して「もう終わつたから起きろよ」って、そういうこともあったな。結局、機関士と機関助手がどっちもお互いを信用しているんだよね。どっちか先につぶれれば、片方がやるという、だから機関士と機関助手が合わない喧嘩して、指導助役のところいって「あれとはあわねえ」とかいって替えてもらうとか、そういうことがあった時代だったね。

で死んじゃうつてのが多かったわけだよ。蒸気機関車は全部鉄で出来て、鉄のレールの上を走っているわけだから。これの震動はすごいですよ。

あと、蒸気機関車の車輪の制御をするプロックが一個一二キロ位あったかな、あれを膝の上に乗せて真ん中にピンをさして手で押し込む仕事があったよ。車輪の方にちよつと触つただけでもやけどする位熱いんだよ。

それにチューブ屋つていって機関車のカマのなかに入つて、中の煙突の穴を掃除する仕事があるわけだ。火を落として二、三時間のをやる場合もあって、これがすごい熱さなんだ。それやると後は真っ黒けよ。今だったらそんなことやらされたら、

みんな辞めてっちゃうかもしれないけれど。

機関助手になつてからは点火番とかやらされた。点火番は、発車の時に困らないように火種を管理することと、検査修繕のために火を落として冷たくなっているカマに再び点火することをやる。くすぶってなかなか火のつかないときは、石炭掃除するコンプレッサーを煙突から逆につっこんで通風をよくしたりして。

Q こうして聞いてみると蒸気の時代がいちばんよかつたみたいですね。

山口 やつぱり一番苦勞したからね。あとの電車なんか楽なんだ。(笑)

気動車区廃止のころ

Q ほかに印象に残ったことはありますか。

印象に残っているのは、気動車区廃止の残務処理があるね。対当局の関係は当時の中野書記長が中心にやつて、気動車区の関係は、俺と鶴岡直芳、布施の体制でやつた。解散にむけての民族大移動をどうするかというのが大問題で、千葉運転区や幕張、銚子、木更津等に移動させるのに、転換教育やつて当時四、五〇〇人いた運転士を送り出した。当時、気動車区はいちばん協力体制がしつかりあった解散で、いろいろやるのは逆に



82年第7回定期大会で故関川委員長と



第7回定期定会で答弁する山口さん
(82年9月30日～10月1日)

晴れた青空を求めて

たり癒着して、他の組合のこと
は一切排除するという体制だ。

JRへ移行後、そういうJR体
制というものがずっとあった。

皆がまとまってくるんだな。そ
れぞれ検修や検査、誘導など部
門毎に執行委員に責任をもたし
て動員などもやらせた。体制が

しつかりしていたから支部長や
ついていたけれど、そんなに苦勞
した記憶はないな。

「組合の知恵袋」——交渉部長時代

Q 仕事の面ではどうですか。

山口 地本にあがって、また動
労千葉結成後も仕事は業務のこ
とが中心になっていた。団体交
渉における労使間の労働条件の
からむ業務を長い間やった。そ
ういう意味では片寄った仕事を
したんじゃないかな。組織や教
宣等の仕事はあまりしてないか
ら。交渉部長という名前をこの
間ずーっと背中に背負わされて
きたという感じですね。

山口 それしかまた何もできな
かったんですね。
Q 交渉をやってきて、動労千
葉だから差別されて要求が通ら
ないというようなことはありま
したか。
山口 国鉄 当時は、動労で
あろうが、国労であろうがそれ
は当時の国鉄当局はそれなりに
対応したのであって、こっちの
意見はきく、こっちの意見はき
かないというのはなかった。今
みたいにJR総連のいうことだ
け聞いて他の意見は一切抹殺す
るような体質はなかったから。
今は、一つの組合と会社がべっ



Q これからJRというのほど
うなっていくと思えますか。
山口 当面はまだこういう体制
は続くでしょ。ただ、こういう
えげつないやり方っていうのは、
いつかは、いろんな面でほころ
びてくるんじゃないんですか。
鉄道輸送という使命にとつても
たいへんな状態が生まれている。
労務政策として輸送問題を考え
ているJRを安全輸送の体質に
戻すにはまた一〇年くらいかか
るのではないかな。

こういうJR体制をぶっ壊し
て、すっきりさせるのはこれか
らでしょ。今は差別されている
けれども、いつかすっきりする
時期もくると。さわやかなとき
が。これだけ痛めつけられてき
たから、逆に動労千葉は生き残
れたのかもしれない。叩かれれ
ば叩かれるほど強くなるという



胸をはって明るく闘い続けよう！
(86年2月線見阻止闘争)

けど、そういうものだと思っ
たよな。だから、いつか晴れた
青空を求めて前へ進もうと。
Q 最後に、職場で奮闘してい
る組合員に望むこと、または叱
咤激励の言葉をお願いしたい
のですが。

山口 差別と選別で痛めつけら
れてきたわけだが、こういう苦
しい時こそ仲間を大事にするこ
とだと思おう。そして組織を拡大
してJR総連を解体していくこ
とだ。これは大きな闘いだけど、
われわれは正しいことを貫いて
ここまで頑張ってきたんだから
このことに胸を張って、これか
らも明るく闘い続けてほしい。
Q ありがとうございます。
長い間、本当に「くろくうさまで
した。





千葉労働動向

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

97.8.18 No. 4644

で進む転移による整備検査の基盤

を確立する異常時対応業務の検査

千葉機関区の検査体制その他についての申し入れ

千葉機関区のディーゼル機関車の検査体制は、本年9月15日以降京葉臨海鉄道に全面委託が開始される予定であるが、異常時対応等についての依然として不安が解消されていないので、下記について説明されたい。

記

- 以下に掲げる臨時検査等の施工区所を明らかにされたい。
 - 機関 (エンジン) の取り外しのともなう修繕
 - 変速機 (トルクコンバーター) の取り外しのともなう修繕
 - 推進軸関係の修繕
 - 台車関係 (車輪削正をふくむ) の修繕
- 千葉機関区臨時検査対応、大宮車両所 (以上直轄)、京葉臨海鉄道機関区 (委託) のそれぞれ対応可能な修繕の範囲を明らかにされたい。
- 大宮車両所、京葉臨海鉄道への臨時検査依頼について、その手続き手順を明らかにされたい。
- 盆休・年末年始休等長期連休後の立ち上がり時の仕業検査の施工箇所を明らかにされたい。
- 全般検査等車両所入場時の機関車の運用について考え方を明らかにされたい。
- 京葉臨海鉄道機関区検査車庫所にJR電話を設置されたい。
- 高崎機関区・新鶴見機関区配置電気機関車の車種別冷風工事施工箇所を明らかにされたい。

しかし、京葉線への貨物列車の移行 (まだメドがたっていない) まで新小岩は、総武線、新金線 (常磐線)、小名木川支線

止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

これにより、現在新小岩派出で行なわれている機関車の仕業検査は、ELは千葉機関区本区で行い、DLは京葉臨海鉄道に委託となり、新小岩派出からは

検査は、ELは千葉機関区本区で行い、DLは京葉臨海鉄道に委託となり、新小岩派出からは検査設備もDL用給油・給水設備も廃止され、DLの臨時対応とELの無動手配として車両技術係が一名日勤で配置されるのみとなる。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

貨物関東支社は、三月ダイヤ改点でこの八、九月に新小岩地区の基盤整備による移転を強行する。八月二十五日に新小岩車両所が川崎地区に移転し「川崎車両所」が発足するのに伴って、九月一五日には残る機関区派出、操駅、保全区が約一キロ東方の新庁舎に移転する。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

また、専任の外勤運転士は廃止し交番担当運転士 (内勤) の外勤業務の兼業化が提案されている。

労働基準法の大改悪をおし進めるための労働大臣の諮問機関である中央労働基準審議会 (中基審) は、「労働基準法の抜本的見直しについて労使間の意見の隔たりが大きい」として、七月末を目標としていた取りまとめの作業を断念した」と発表した。来年の通常国会に法案提出ができるかどうかさえ分からないという状況に立ち至っている。

要するに、今回の労働法の大改悪は、どこを取ってみても労働者の使い捨ての極限化、労働者を人間とも思わない資本の自由やりやりの放題に労働者を酷使できるというものである。現場労働者には怒りが激しく燃えはじめ、この力が中基審の労働側 (連合) をして「反発」の態度をとらせたのである。

問題点をかいつまんでみると、①裁量労働制「改正」案のポイントは、八時間労働制の解体であり、変形労働時間制の無制限の拡大である。このあまりのひどさに連合も「労働者への長時間労働の押しつけになる」「一時間外手当のカットにつながる」と対立している。②時間外労働規制—使用者側は「法的規制の撤廃」を主張している。要するに、資本にとって必要なら何時間でも働かせていい、あとは使い捨てというものである。これに対し連合は、真正面から反対するのではなく「男女とも年間一五〇時間程度を目標とすべき」と、程度の問題に切り縮めているのだ。③労働契約期間—五年以内の有期雇用契約制の導入というものであり、終身雇用

労働基準法の大改悪をおし進めるための労働大臣の諮問機関である中央労働基準審議会 (中基審) は、「労働基準法の抜本的見直しについて労使間の意見の隔たりが大きい」として、七月末を目標としていた取りまとめの作業を断念した」と発表した。来年の通常国会に法案提出ができるかどうかさえ分からないという状況に立ち至っている。

要するに、今回の労働法の大改悪は、どこを取ってみても労働者の使い捨ての極限化、労働者を人間とも思わない資本の自由やりやりの放題に労働者を酷使できるというものである。現場労働者には怒りが激しく燃えはじめ、この力が中基審の労働側 (連合) をして「反発」の態度をとらせたのである。

問題点をかいつまんでみると、①裁量労働制「改正」案のポイントは、八時間労働制の解体であり、変形労働時間制の無制限の拡大である。このあまりのひどさに連合も「労働者への長時間労働の押しつけになる」「一時間外手当のカットにつながる」と対立している。②時間外労働規制—使用者側は「法的規制の撤廃」を主張している。要するに、資本にとって必要なら何時間でも働かせていい、あとは使い捨てというものである。これに対し連合は、真正面から反対するのではなく「男女とも年間一五〇時間程度を目標とすべき」と、程度の問題に切り縮めているのだ。③労働契約期間—五年以内の有期雇用契約制の導入というものであり、終身雇用



戦争政策と一体の労働法制改悪を許すな。戦争マニュアルを阻止しよう。新たな10万人合理化粉碎!! 労働運動の新たな潮流めざし全国へはばたこう!!



月刊 千葉労働

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

97.8.19 No. 4645

今こそ... 改憲反対・戦争反対の 大きなゆりかご! 8.15 労働者 市民のつどい

敗戦から 五二年...

敗戦から五二年目をむかえた八月一日。東京・中野ゼロホールにおいて、「許すな憲法改悪! 阻もう有事立法! 八・一五労働者・市民の集い」が集会実行委員会の主催で開催されました。

この集いは、九五年の「戦後五〇年を問う、八・一五労働者・市民の集い」として始められて、今年で三回目となりました。とくに、今年には憲法が施行されて五〇年になります。この節目の年は、読売新聞の「改憲試案」の発表や、改憲派国会議員による「憲法制度調査委員会設置推進議員連盟」の発足など、改憲キャンペーンが展開され、戦争放棄を掲げ、人権の尊重をうたった憲法を改悪する動きがいつになく強まる年になっています。

さらには、六月に中間報告が発表され、九月に改定されようとしている日米防衛協力ガイドラインは、自衛隊と米軍が朝鮮半島での有事に戦争を想定した軍事行動計画そのものであり、集団的自衛権の行使を禁じた憲法九条を真っ向から否定するものです。

また秋には、労働組合ももちろん含めるかたちで、改憲反対や反戦をかかげる、政府に都合

人生振り返り 平和の尊さか



集会を主催する本島前市長(左)と知花さん(右) 15日午後

中本

中野区の中野ゼロホール
では午後一時から「戦後50

パネル・ディスカッションの様子。
翌日の新聞報道が
8/16付毎日

年を問う8・15労働者・市民の集い」が開かれた。コソント集団ザ・ニュースペーパーが、改憲への動きなど憲法を取り巻く現状を風刺を込めた笑いで表現。「せっかく持った武器を使いたいんだ」と自衛隊員役が叫ぶなど会場を沸かせた。
【続】くパネルディスカッション。沖繩の反戦地主、知花昌一さん(49)が「駐留軍用地特別措置法」といった憲法違反の法律がやすすと通ってしまった。の遺言です」と語った。

日米安保条約は国の根幹だと政府は言うが、国の根幹は憲法ではないか。国民の反対があるながらも憲法違反の法律が成立していく。国会は国民から離れてしまった。状況を変えていかなければならないと訴えた。また天皇の戦争責任を明言し、1990年1月、右翼に銃撃された前長崎市長の本島等さん(75)は「私たちはあの戦争の負の面を積極的に引き受けていかなければならない。15年にわたって日本はアジアで大量虐殺を繰り返した。謝罪、反省、償いを考えることが私たちの務めだ。そこから戦争を阻止していこう。戦争という言葉にも近づかないでほしい。私のような戦争の中で生きた人間の遺言です」と語った。

いかに行動する

の悪い団体と運動をつぶすことを目的とした治安立法である、組織的犯罪対策法―盗聴法案の国会上程も狙われています。

こうした状況の中で開催された本集会は、第三部のパネル・ディスカッションで、ノーマ・フィールドさんが、「今、日本は危険な状態」と述べたように、日本が、「いつかきた道」に逆行しそうな時、「問う」ことから始まり、「労働者・市民として」いかに「考え・行動する

のか」を、八月一日という日に新めて見つめなおした、大変有意義な集会となりました。

集会の第一部は、常に「今」の時代を追いながら、鋭い批判精神で最新の笑いを提供する人気のコントグループ、ザ・ニュースペーパーです。改憲をめぐる状況をコントでわかりやすく表現していました。

第二部は、元立正大学名誉教授で憲法学者の星野安三郎さんが、「日米安保ガイドラインと憲法」と題して、そして、われらが労働千葉の田中書記長が、「改憲を阻むのは労働者の力」と題して、それぞれ講演を行いました。

第三部は、「天皇の逝く国で」という本を書いた、アメリカのノーマ・フィールドさん、この

本の中に出てくる、「天皇の戦争責任を問題にし、国に逆らったため、ある日突然日本人でなくなった三人」として、八九年の沖繩国体で日の丸を焼き捨てた、反戦地主の知花昌一さん。死亡した自衛官の夫が護国神社に合祀されることを拒否し、宗教の自由の実現を通して戦争に反対している、中谷康子さん。そして、被爆地・長崎に市長時代の一九九〇年に、市議会で天皇の戦争責任を明言し、そのために右翼の銃撃に会いながらも、一貫して天皇の戦争責任を問う本島等さん。この四名の方がパネル・ディスカッションを行いました。

組織犯罪対策法反対集会 13じ
東京・星陵公館 / 集金 ちば 11.16 快
つばせ! 盗聴法. 許すな! 警察管理社会



千葉労働運動

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

97.8.21 No. 4646

その② 新ガイドラインは、 「戦争マニュアル」だ!

安保をはみ出し 軍事協約 飛び越える

「戦争する」ことを決断した日本

「日米防衛協力の指針」(ガイドライン)の見直しとは、日本が実際に戦争を行なうための具体的な戦争計画である。日本はついに戦争を行なうことを決意し、その具体的準備に着手したのだ。新ガイドラインの中身はそのことをはっきりと示している。しかも、それを一片の「行政協定」で行おうとしている。本来、新安保条約として問題にすべきものが、国会批准を要しない「とりきめ」で押し進められようとしているのだ。こんなペテンを絶対に許してはならない。

戦争のできる国へ

ガイドラインは七五年アメリカのベトナム戦争敗北の衝撃の中から生まれた。日本は、アジアにおけるアメリカの敗北に驚愕し、有事の際の共同作戦についての協議・研究を行なうことを要請した。それまでアメリカの軍事力によりかかっていた片務的な日米安保関係に初めて軍事同盟の展開としての「魂」がふきこまれたのだ。

九一年の湾岸戦争、そして九三〜九四年の軍事力発動寸前までいった朝鮮危機など、軍事力で自らの利害を押し通そうとするアメリカの政策に日本は戦慄した。小沢の「普通の国」発言などが飛び出したのもこの頃である。日米対立が激化するなかで、アジア・太平洋での権益を



日本周辺有事での対米支援イメージ

守るためには、日本も軍事力を持たなければ生き残れない。こうした観点から日本は、積極的にアメリカの軍事政策にかなうようとしていく。

そして今、朝鮮半島への侵略戦争にむかって日米共同の詳細な作戦計画が取り結ばれようとしている。現行安保条約の枠を大きく超えて、日本は双務的な軍事同盟へと大きく踏み込んだ。これが新ガイドラインなのだ。

安保の枠を完全にはみだす 「周辺有事」とは

新たな指針の目的は「周辺事態」が日本に対する武力攻撃に波及する可能性のある場合、または両者が同時に生起する場合に日米共同作戦態勢を構築することだとしている。

「周辺事態」というが、そもそも安保条約では、その適用範囲は「日本国の施政の下にある領域」(第五条)に限定してお

【有事対処行動の範囲】

	日本有事	極東有事	日本周辺有事
安保条約	○	× 米軍の基地提供のみ	×
78年ガイドライン	○	○ 日米共同作戦を行う	×
新ガイドライン	○	○	○

安保で制限されている範囲が野放図に拡大されている!

戦争を軸にするべきが語られる

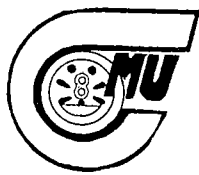
「極東における平和と安定の維持」(第六条)でも、米軍の駐留目的に限られている。その範囲を「周辺諸地域」までに拡大しているのだ。「日本周辺地域」というのはどこを指しているのだろうか。政府見解によれば「日本に重大な影響を及ぼしうる中東やマラッカ海峡、南沙諸島なども含まれる」というものであり、とんでもない安保のエスカレートなのだ。しかも、その「周辺地域」事態での共同作戦および「後方地域支援」を行なうとしている。民間の労働者を含めて動員されるという「後方支援」も、これは国内とは限らないということなのだ。

安保条約そのものには五条(

日本有事の共同対処条項)で「自国の憲法上の規定及び手続きに従って」という限定がついている。ガイドラインにはそのような限定を示す文章はいっさいない。あくまで「研究・協議」だからという名目であった。その上で、これまでのガイドラインには「前提条件」がつけられていた。それは、(1)事前協議に関する問題、憲法上の制約に関する問題、非核三原則は研究・協議の対象としない。(2)研究・協議の結論は、両国政府それぞれの判断にゆだねられ、立法、予算ないし行政上の措置を義務づけられるものではないというものである。

これはガイドラインを理由にして自衛隊軍部が軍事予算を拡大することを牽制する意味あ

しかし新ガイドラインでは、この前提条件を取り払うことが合意されている。いったんこの新ガイドラインが閣議で了承されれば、ただちに立法、予算、行政上の措置が義務づけられるものとなる。また、それは単に「防衛上の問題」だけではなく、戦争を軸に立法、予算、行政のすべてが考えられるものとなっていく。憲法をはじめ、これまでの戦後的な一切の「制限」「前提」が取り払われていくことにもなるのだ。新ガイドラインを絶対に阻止しよう! 九・二三集會に全力でたちあがろう!



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) 7200 番

97.8.22 No. 4647

許すな!警察! 830組対法 国家への道! 反対集会へ

組対法とは!

組対法(組織的犯罪対策法)とは、法務省が、「組織的な犯罪」対策強化のために、今秋通常国会に「組織的犯罪対策法」として上程しようとしているものです。

法務省は、その目的について「暴力団」「オウム真理教のような集団」「会社形態をとった悪徳商法」などの特定の組織のみを対象としていますが、その真の狙いは、適法に存在す

る政治団体・労働組合・住民運動・解放運動・宗教団体等あらゆる組織に運動体にあることは明らかです。

オウムに対する破防法(破壊活動防止法)の団体適用が厳しい世論の反発と広範な人々の反撃によって阻止されました。組対法はその破防法を補完する新たな治安立法として準備されているのです。

主な内容、

(結社の自由の侵害、盗聴の合法化)

- ① 「組織的犯罪」という犯罪類型を作り、その類型に該当すると刑法の罪刑をさらに重くしたものに於ては、重罰化する。いわば「結社罪」の創設であり、明らかに憲法二一条の「結社の自由」を侵害する。
- ② マネー・ロンダリング(資金洗浄)の処罰・没収。「犯罪収益等」と目された金銭債券を含む財産が没収・追徴の対象になり、さらに捜査段階でも警察官が保全処分を請求できる。
- ③ 電話など通信の、全面的盗聴の合法化。これは盗聴社会の到来です。
- ④ 「証人の安全配慮」を名目とした、被告人と弁護人の防衛権の規制。これに反した弁護士は資格剥奪(懲戒請求)の対象とされ、デッチあげ攻撃がまん延する。

この表のように、警察が労働組合の団体交渉やストライキを強要・恐喝・威力業務妨害などの犯罪であると判断した場合、この法律の下では、①組織(組合)結成行為自体が処罰対象と

され、②刑が加重され、③争議の解決金などが「不正な収益」とされ没収、④日常的に組合・組合員の活動が警察による盗聴・監視下におかれるという、とんでもない法律なのです。

ガイドラインに有事法制 と一体の攻撃、

もっとも重要な点は、組対法が、「日米防衛協力の指針」(ガイドライン)の改定によって日本が実際に戦争のできる国へ脱皮しようとしている今、新ガイドライン下の有事立法そのものであるということ。戦争に向けた、国家(国民)総動員体制づくりのために、反戦

闘争、労働運動など労働者が闘う組織を作ることや、団結して闘うことを罪とし、破壊せんとするとんでもない悪法が組対法なのです。かつての特高警察、治安維持法の再来を許してはなりません。ガイドライン粉砕闘争と結合し組対法制定阻止へ闘う大きなねりをつくりだそう!

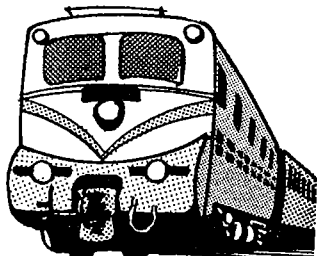
つぐせ!盗聴法(組織的犯罪対策法) 許すな!警察管理社会 8・30集公案内

集合
ちば11.16快

とき 8月30日(土) 午後1時~5時

ところ 星陵会館(千代田区永田町2-16-2)

地下鉄千代田線・丸ノ内線国会議事堂前駅 赤坂方面出口5番
地下鉄有楽町線・半蔵門線永田町駅 出口6番



第一部 全国弁護士ネット 劇 [盗聴法が施行された日 II]

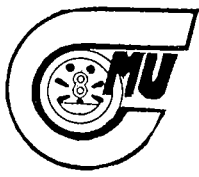
第二部 講演 足立昌勝 (関東学院大学教授)

第三部 アピール ◎組織的犯罪対策法になぜ反対するのか◎

※打楽器四重奏 四物遊 東アジアの民衆の鼓動で暗雲を吹き飛ばせ!

第四部 発言 団体・個人から ※集金簿、デモをおこないます

新たな10万人合理化粉碎!! 労働運動の新たな潮流めざし全国へはばたこう!!



日刊 動力労働千葉

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

97.8.25 No. 4648

事前通知 「凍結」問題

東労組・革マルの思惑 完全に破産!

結託体制打倒・不当労働行為の 根絶へ、恒常的スト体制強化しよう

「結託体制」を 追いつめた!

八月二二日以降、「凍結」してしまっていた異動の事前通知が改めて直し直されている。二ヵ月遅れの九月一日発令予定の通知だ。内容は、六月に通知を受けた一五名はそっくりそのままの再通知で、これに加え、習志野運輸区から千葉運輸区に一名(国労)、京葉運輸区から館山運輸区に一名(動力労働千葉)が追加され、合計十七名の通知となった。習志野から千葉転への追加の一名は何ひとつ根拠はないが、支社が異動凍結の理由をこね上げたときに、「習志野運輸区の業務が十名分ほど増えるの見込んでいたのが、六名程度しか増えないことになり、要員上不安定な面が生じたため凍結した」と説明してしまったための辻つま合わせである。JR総連の介入を受けいれて事前通知を「凍結」し、そうとは説明できないから架空の理由をデッチ上げ、それを根拠に配転される者はたまったものではない。

八月二二日以降、「凍結」してしまっていた異動の事前通知が改めて直し直されている。二ヵ月遅れの九月一日発令予定の通知だ。内容は、六月に通知を受けた一五名はそっくりそのままの再通知で、これに加え、習志野運輸区から千葉運輸区に一名(国労)、京葉運輸区から館山運輸区に一名(動力労働千葉)が追加され、合計十七名の通知となった。習志野から千葉転への追加の一名は何ひとつ根拠はないが、支社が異動凍結の理由をこね上げたときに、「習志野運輸区の業務が十名分ほど増えるの見込んでいたのが、六名程度しか増えないことになり、要員上不安定な面が生じたため凍結した」と説明してしまったための辻つま合わせである。JR総連の介入を受けいれて事前通知を「凍結」し、そうとは説明できないから架空の理由をデッチ上げ、それを根拠に配転される者はたまったものではない。

決定的な危機に たった東労組

今回だされた異動通知により、JR東労組千葉地本が決定的なダメージを受けていることは間違いない。彼らは、大山鳴動して鼠一匹得ることはできなかった。「凍結」までさせて事前通知の内容の差し替えを迫ったJR東労組・革マルの思惑は完全に外れ、彼らにとっては何ひとつ利を生まない結果に終わったのである。それどころか逆に、JR東労組千葉地本内の亀裂や対立を深刻化させ、JR千葉支社との結託体制の矛盾をより激化させてしまうという悲喜劇的な結果を招いただけであった。

これが結託体制 の行き着く先だ

一方、東労組の横やりを受け入れて事前通知を凍結するという前代未聞の「判断」をしてしまった千葉支社でも、事態はより深刻である。公の場では口に出して言わないものの、支社管内の管理者全員が、「一体何でこんなことまでやるんだ」という憤懣やる方ない気持ちを抱き、それを隠そうともしない状況をつくってしまったのである。これまでだって、本心から革マル結託体制がいいことだ、などと思っている者は誰もいないのだ。支社ばかりではない。他管内からも、「一体千葉では何が起きているんだ」という声が聞こえてくる。

さらに関いを 強化しよう!

- ◆当面するスケジュール◆
- 組織的犯罪対策法反対集会
- とき 8月30日 13時
- ところ 東京「星陵会館」
- 指定列車 千葉駅10番線
- 11時16分始発快速
- ガイドライン反対千葉集会
- とき 9月11日 18時30
- ところ 千葉市文化センター
- 5階セミナー室



月刊 千葉労働動力

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

97.8.26 No. 4649

10月ダイ改交渉—津田沼

作業緩和・運転保安確立を!

八月二一日、十月ダイ改に向けた習志野運輸区関係の団体交渉が行なわれた。申し入れ項目は、具体的な行路・交番改善要求の他に、拘束時間等中野電車区との労働条件の格差問題、快速列車担当の中止、輸送混乱時の指示命令系統の確立などに及んでいる。(回答は裏面に掲載)

これが改善点?

- (1) 団交のなかで千葉支社は、今回のダイ改について、次の点を改善点として説明している。
 - (2) 労働時間Aが七分間、拘束時間が二分間短縮した。
 - (3) 睡眠時間が平均三分間拡大した。
 - (4) 朝・昼の食事時間が平均一分程度拡大した。
- B二二の途中入区を解消し、B二一のアケの場面の行路を緩和した。
しかしこれらは、到底「改善点」として評価できるようなものではない。

中野との格差

第一に労働時間A・拘束時間だが、団交で明らかにした数値で言えば、習志野運輸区と中野電車区では次のとおり大きな乖離があるのだ(現ダイヤ)。

	習志野	中野
労働区	一五一km	一五三km
運送量	九:二五	九:〇一
運送量	六:二七	六:一五

とくに拘束時間では、各行路を平均して二四分(泊行路では四八分)も習志野の方が長いという事だ。「二分間の短縮」で済む問題ではない。

睡眠時間/食事時間など

睡眠時間についても、「三分拡大した」などと言っているが、B二六は四時間四六分、B一八は四時間四七分しか睡眠時間が無い。実際寝られるのは四時間以下だ。その他の行路も殆どが五時間ギリギリという状態である。これで改善したなど言われても、到底承服することはできない。

食事時間も同じだ。B二二のような、全く朝食がとれない行路が改善されていないし、九時頃に朝食時間—昼食は十一時などというような行路が設定してあったり、朝六時台の津田沼など全く店が開いていない時刻・場所で食事時間が設定してあったり、生身の人間がハンドルを握っているという事を全く無視しているとしたか考えられない。

作業緩和を!

B二一のアケの場面を緩和したと言っていることも、それだけ見れば、確かに千葉一往復が短くなっているが、別な行路では、「習志野出区—千葉—中野—三鷹—津田沼」というアケのロングラン行路が設定されており、こつちが引込めばあつちが出張る、というだけのことである。

しかも、B二五のようにアケが十二時を超すような行路、B三一(快速行路)／一〇二／一五〇のような、拘束時間が日勤で十時間、泊で二〇時間もの行路が依然として解消されていない。運転保安確立のためにも、作業緩和は絶対に必要な課題だ。

快速列車担当も運転保安上大きな問題だ。今回のダイ改でも快速行路は、各組ひとつづつであり、月一回しか担当しない。しかもその内容のきつさから考えでも、ミスや事故を誘発する要因を持ち込んでいるだけである。習志野運輸区での快速列車担当は、直ちに中止すべきだ。

デタラメな輸送混乱時の取扱い

さらに、総武緩行線では、輸送混乱時の取り扱いが全くデタラメになっている。列車番号の間違いが多発したり、運転士が業務指示も受けないまま所定以外の行路に乗務することが常態化するなど、大きな混乱が生じている。

ている。

千葉支社も、今回の回答では、輸送混乱時の津田沼駅ホーム詰所への夜間の要員配置について、「現場管理者の呼び出しを基本としながら、支社も含めて対応をする」「同じ列番の列車が二本走ってしまったり等の問題については、東京圏運行管理システムへの導入当初、東京と千葉の電話連絡だけで列車整理をしていたため、混乱した時期があったが、現在はモニターに御茶ノ水時点の列車番号がでるようなシステムにするなど改善した」と回答せざるを得ない常態である。しかし、同じ列番の列車が二本走るなどということは、どんなことがあろうと絶対にあつてはならないことだ。現在のJRはこんなことが極普通のことのよつたに語られるまでに至ってしまったのだ。

交番順序など

その他、交番順序についても今回二組は、「アケ・特休・公休」のパターンを崩し、月一回の三連休を設定するような組み方がされているが、休養を確保するためには、休日や二日続けなければならない。しかも、交番順序などは、アンケートをとるなど現場の声を聞いて判断すればいいことにも関わらず、それすら一切しようとしていないのだ。千葉支社は、組合要求に基づいて、労働条件を改善せよ!

勤労千葉申第30号（申入書）に対する回答及び見解

平成9年8月21日

千葉支社

1 休日のBダイヤを早急に提示すること。

本ダイヤ改正に伴う習志野運輸区の休日行路については現在精査中であり、精査でき次第提示することになる。 → 9月上旬

2 この間の団交経過にふまえ、中野電車区と習志野運輸区の士職に関する労働条件の精元（拘束時間・労働時間A・乗務キロ等）について比較を明らかにされたい。
なお、総武緩行線の東京地域本社との業務分担は、従前の比率に戻すこと。

ダイヤ改正実施に伴い乗務行路が変更となる場合は、労働時間及び乗務キロなど支社内において関係する区の変更値を提示しているところである。

なお、乗務行路については、今後も乗務員の働き易さを追求しつつ、効率性等を考慮しながら策定していく考えである。

3 快速列車担当については、運転保安上問題があるので中止すること。

総武快速線の担当については、平成8年12月ダイヤ改正において、平日運用と休日運用との平準化を図ることとあわせて、乗務員の働き易さを追求する観点から実施したところである。なお、これに伴う必要な教育・訓練は実施したところである。

4 大型行路等について、東京地域本社とのスジの差し替え等により、次のとおり改善すること。

- (1) B 8について、中野～三鷹～千葉の通し行路を解消すること。
- (2) B 20について、乙行路の緩和を図ること。
- (3) B 25について、泊行路の勤務終了時間は遅くとも12時以前とすること。
- (4) 拘束時間について、日勤行路は9時間以内、泊行路は19時間以内とすること。

行路については、就業規則等に基づき列車設定等、様々な制約を加味し作成しているところである。

5 次の行路について、食事時間を確保すること。

- B 4（朝食）、5（朝食と昼食のバランス）、10（昼食）、11（昼食の時間帯）、12（朝食）、20（朝食）、24（朝食）、25（朝食）

なお、津田沼での朝6時台の朝食時間の設定については、食事を確保する場所がないため止めること。

6 全般的に睡眠時間の拡大を図ること。

とくに、B 17、26については必ず睡眠時間の拡大を図られたい。

- 7 B 31～B 2について、渡り時間は最低前行路の労働時間Aを確保すること。
- 8 千葉駅及び津田沼駅での5～6分折り返しについては、無理があるため折り返し時間の拡大を図ること。
- 9 B 9 923C-1028Bについて、中野駅での折り返し待ち合わせ時間を拡大すること。

行路については、就業規則等に基づき列車設定等、様々な制約を加味し作成しているところである。

なお、行先地における必要な時間は、可能な限り確保しているところである。

10 運転時分について、次のとおり改善すること。

- (1) 津田沼～市川間について、土曜日の朝ラッシュ時間帯はB速では運転時分に無理があるのでC速とすること。
- (2) 御茶ノ水～中野間について、平日の夕ラッシュ時間帯はC速でも運転時分に無理があるので改善すること。
- (3) 中野～三鷹間について、運転時分の設定に無理があるので改善すること。

列車の運転時分については、お客さまのご利用状況等を考慮しつつ、基準運転時分に基づき設定しているところである。

11 2組の交番順序について、「一・特休・公休」を基本的なパターンとして組むこと。

なお当面、三連休となる箇所の特休のうちひとつをB17-に続けて設定すること。

乗務割交番については、就業規則等に基づき作成しているところである。

12 現在、朝の津田沼電車区出区の場合で、入換信号機が開通するのが所定の時間よりも遅れる場合がある（特定の行路について常時）ので、原因を調査し改善すること。

習志野電車区構内については、平成6年3月津田沼駅緩行線の電子連動化に伴い、平常時の列車ダイヤに合わせた信号制御の自動化を図ったところである。

なお、入換信号機の開通時間については、列車ダイヤを考慮し設定しているが、本線の列車に遅延が発生した場合は、その時間が遅れる場合もある。 → 調査中

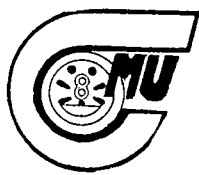
13 輸送混乱時については、夜間も津田沼駅ホーム詰所に管理者または指導員を配置すること。

14 輸送混乱時の列車整理、運転士への業務指示について、列車番号の間違いが多発したり、運転士が業務指示も受けないまま所定以外の行路に乗務することが常態化するなど、混乱が生じているので、実態を調査し、明確な指示命令システムを確立すること。

輸送混乱時における津田沼駅での乗務員運用については、本区当直から指示・伝達を受けることを基本とするが、混乱の規模が大きい場合は、ホーム乗務員詰所に関係区の管理者等を派遣して指示・伝達を行うこととしている。

15 業務量の増加にふまえ、指導員を増員すること。

指導担当については、訓練及び事故防止等の指導を行うために配置しており、それらの業務実態を考慮し指定しているところである。



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)

(鉄電) 千葉 2935・2939番

電話 (043) 222-7207番

97.8.28 No. 4650

その③ 新ガイドラインは、 「戦争マニュアル」だ!

日米防衛協力の指針(ガイドライン)の見直しによって日米帝国主義は、朝鮮半島に対してどのような侵略戦争をしようとしているのだろうか。

北朝鮮侵略のための
作戦計画「5027」

朝鮮侵略戦争を具体的に示した作戦として、米軍が九二年に策定した作戦計画「5027」というものがある。この「5027」は、二年毎に改訂し、今も生きている作戦計画だ。内容は、韓国軍とともに北朝鮮を全土を主戦場にして戦い、上陸作戦を敢行し、平壤(ピョンヤン)を軍事的に占領して北朝鮮政権を転覆する、というものだ。

時期的にも、ソ連スターリン主義が九〇年末に崩壊した後、直ちに北朝鮮スターリン主義を崩壊させるためのシナリオとして作戦計画をたてたものだ。しかも、九一年一月の湾岸戦争直後でもある。そして、九四年春の「核施設問題」での一触即発の危機を経て、今日、朝鮮侵略戦争がまさに切迫している。

新ガイドラインとは、この米韓連合軍の作戦計画「5027」をベースにして改訂されようとしているのだ。そして、日本も

作戦計画「5027」

「100万人殺りく」のシナリオこそ、新ガイドラインのベースだ!

参戦しようという、まさに戦争マニュアルだ。

五〇万の米軍部隊が
日本本土から出撃

「5027」は、次の第一段階から第五段階で構成され(表を参照)、兵力五〇万、航空機一六〇〇機、空母五隻を含む艦艇二〇〇隻を動員し、「核を使わない通常戦でも一〇〇万人以上の死者が出る」とシミュレーションしている。まさに大量殺戮の侵略戦争だ。

まず、【前段階】で大きな問題になるのが中間報告にある「経済制裁の実行性を確保する活動」としての「海上阻止・臨検」だ。この海上阻止・臨検は、北朝鮮への物資の補給を断つために軍艦が強制的に乗り込み、実際には戦艦に発展する行動だ。また、「日本人の救出」という侵略戦争の常套手段を使って朝鮮への自衛隊機・艦船が派遣される。日本国内では、自衛隊法の改悪をはじめとした治安立法が強行される。

【第一段階】になると五〇万の軍艦を受け入れるために民間空港や港湾が全面的に提供される。同時に武器弾薬、食料、燃料などの「平站支援」が始まる。「平

站支援」とは、人間の体ではないが動脈を通う血液と同じだ。戦争を継続させるための最重要活動として各段階で休む間もなく大規模に行なわれる。そして、荷役や運送、施設の確保などに運輸や自治体労働者を先頭に労働者が総動員される。しかも、この役務を拒否すると「罰則」逮捕・投獄が行なわれることになる。

【第二段階】ここでは米軍艦船・艦載機、兵員や物資の輸送に自衛隊が「護衛」に就く。米空母を海上自衛隊のイージス艦が守るのだ。まさに護衛という名の共同出兵だ。

対潜哨戒機・早期警戒機による「情報収集」により、リアルタイムで攻撃目標を決めることになる。

【捜索・救難】とは、まさに戦闘区域に入って捜索するというものであり、軍事行動そのものなのだ。「医療活動」も同様だ。

「機雷掃海」は
朝鮮侵略の先兵

【第三段階】平壤に向け沖縄海兵隊を中心にして強襲上陸が行なわれ、そこで自衛隊による「機雷掃海」が行なわれる。上陸経路にある機雷を爆破するため、米軍より先んじて作戦地域に入るのだ。自衛隊は三三隻の掃海艇を持っており(米軍は左世保に二隻)、米軍も自衛隊に依存せざるをえないのだ。まさに朝鮮侵略の先兵となるということだ。

【第四・五段階】「被災地支援」と「PKO」を口実とした自衛隊の本格的な送り込みが行なわれる。ここでいう「被災地」とは、爆撃で破壊された戦場であり、朝鮮人民一〇〇万人が虐殺され

たところだ。自らが虐殺した地域に「被災地支援」や「PKO」活動と称して自衛隊を送り込み、北朝鮮侵略を果たそうとしているのだ。

侵略戦争と暗黒の
時代を吹き飛ばそう

以上、北朝鮮侵略を目的とした作戦計画「5027」を見てきたが、ここに挙げた問題はほんの一例である。この他にも、自衛隊法を改悪して米軍施設や原発、主要官庁、物資輸送経路

の警備などへの「警備出動」、労働者の役務拒否に対する罰則や「平站支援」の裏付け、反戦闘争や労働組合活動への弾圧などを行い、有事体制を作り上げるための有事立法制定が策動されるのだ。

こうした朝鮮侵略戦争と暗黒の時代に向けて日米双方が合意しようとしているのが新ガイドライン戦争マニュアルだ。

今こそ新ガイドライン戦争マニュアル阻止へ決起しよう! 九・二三新ガイドライン反対総決起集会に全力で集まろう!

◆作戦計画「5027」での米軍と自衛隊の動き◆

段階	米軍の行動	自衛隊の行動	国内の状況等
前段階	あらゆる口実で北朝鮮に「経済封鎖」を実施。事実上の「宣戦布告」。 経済制裁の実行性を上げるための海上阻止行動・臨検	「日本人の救出」を口実に自衛隊航空機、艦船を朝鮮半島に派遣 情報収集活動の展開 米軍と共に阻止行動・臨検に参加	自衛隊法改悪をはじめとした有事立法 米軍施設や原発、主要官庁、物資輸送経路等の警備
第1段階	「前方迅速展開作戦」として沖縄や日本本土の基地から戦闘機が発進 朝鮮半島の制空権確保 「迅速展開抑止能力」として50万の軍艦が出動体制	福岡・築城基地、石川・小松基地から自衛隊機が発進 米軍とともに展開 武器弾薬、燃料、食料などを補給・輸送する「平站支援」を始める	40万を受け入れるため全国の空港・港湾施設を提供 「平站支援」のために運輸、自治体などの労働者が動員される。 具体的には、施設や土地の接収、公務員、鉄道・道路・航空・海上の輸送、通信、空港、港湾での荷役、基地内での整備、軍需品の生産、道路・陣地・施設の建設、通信など様々な役務に労働者が強制的に大量動員される
第2段階	北朝鮮の奇襲をソウル北方で阻止 空軍と巡行シフトで北朝鮮全土をじゅうたん爆撃 横須賀のイテパペス空母機動部隊が出動。艦載機や巡行シフトによる陸上攻撃により沿岸海域を制圧	空母機動部隊の艦船、艦載機の護衛、給油、艦載機の整備、弾薬やシフトの補給や保管 作戦行動海域での機雷掃海、対潜水艦戦の実施 哨戒機・偵察機による情報収集・情報の共有	韓国への輸送船団の護衛及び対潜水艦戦 水、食料、燃料、被服、武器弾薬の補給や輸送、戦闘機や輸送機、艦船の修理や整備 戦闘で墜落した米軍の捜索・救難
第3段階	沖縄海兵隊を先頭に米韓連合軍が38度線を突破。北朝鮮の首都・平壤に進軍 北朝鮮の沿岸に強襲上陸作戦	地上戦闘での医療活動、戦死者、負傷者の回収と日本への移送 強襲上陸に伴う機雷掃海	負傷者の治療などに医療施設や労働者・看護婦が動員される *労働者の役務拒否には罰則 反戦闘争、ストは禁止
第4段階	平壤以北まで占領し、軍事統治を始める	PKOを口実に軍事統治の一角を占めようとする	
第5段階	北朝鮮政府を転覆、韓国主導で南北統一を実現	「被災地」の支援活動	



日刊動力労千葉

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
 97.8.28 No.4651

DL 検修問題で交渉 - 貨物関東支社

臨時検査の体制確立を

八月二〇日、貨物関東支社と動力千葉は、貨物協議会がDL検修体制の確立を求めて発出した動力千葉申第二九号「千葉機関区の検修体制その他についての申し入れ」について団体交渉を行なった。

この申し入れは、分割・民営化により決定していた新小岩地区の基盤整備による貨物会社の諸現業機関の移転と、佐倉機関区廃止によるDL検修の京葉臨海鉄道への全面委託が、九月十五日より本格開始されることによりDL検修体制に大幅な変更が生じていることから、その問題点を解明するものとして出された。

DL 検修体制の確立を

DLの仕業検査・交番検査は京葉臨海鉄道に委託となるが、突発故障の修繕をする臨時検査は、機関車の配置区である千葉機関区と大規模修繕設備をもつ大宮車両所、さらに委託先である京葉臨海鉄道との間ではつきりした区分けがされていなかった。またDLの運行ルートである小名木川駅・新小岩操駅・鹿島サッカースタジアム駅の間に検修設備が存在しないことから、一定の修繕には機関車の回送が発生すること、これが通常の機関車運用を行な

う中でさらに発生することなどから、こうした点についても問題点を明らかにした。

これに対し関東支社は、さらに京葉臨海と細部をつめるとともに、大宮車両所についてもDL検修について指導を強化することなどがあきらかにされた。

EL 全車種の冷房化を

また乗務員分科会より出されていたELの冷房化の要求にたいして、車種別の

現状が明らかとなったが、千葉地区を走行している高崎機関区配置のEF65は旧型車が多いこともあり、ほとんど冷房工事が行なわれていないことが改めてはっきりした。支社はこの交渉で今後の冷房化の計画を明らかにしたが、早急に全車両の冷房化をという声が強く出された。

六千人体制との闘いを

貨物会社は、現在「新フレイト21」計画のもとに鉄

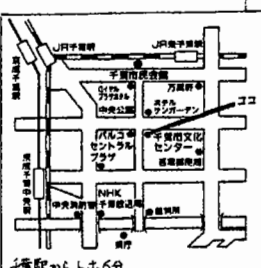
道部門六千人体制合理化に突き進んでいる。六月に行なわれた貨物本社との交渉のなかで、本年四月時点で鉄道部門は七九〇〇人であることが明らかになった。六千人体制実現には、車両検修関係の子会社・部外委託化と動乗改悪が不可欠という声すら聞かれる。貨物六千人体制との闘いはここ二三年が勝負となる。全力で闘いに立ち上がろう。



今止めよう！
戦争への道

9/11 安保・沖縄、国鉄のたたかいとともに
NO! 戦争への道 - ガイドライン

●9月11日(木) 午後6時半 (6時~ビデオ上映)
●千葉市文化センター セミナー室 5F
「安保・ガイドラインと労働運動」 中野 洋氏
(国鉄千葉動力車労働組合委員長)



沖縄と未来のための千葉実行委員会 (10・27集会実行委員会改称)
連絡先 千葉市中央区要町2-8 動力車会館 ☎043(222)7207