

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

月刊 動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260-0017 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
99.10.28 No. 5037

資本・当局の使い捨てに怯える革マル松崎(JR総連会長) 東労組の正体を暴く③

安全も運転保安も売り渡した東労組

列車がまともに動かない 東日本!

一凶凶はJR・JR総連 革マル結託体制だ!

二月二一日におこった山手線貨物線での触車事故(下請労働者五名死亡)や、考えられないような車両故障の多発。十月二一日・両日おきた新木場駅での同じ信号機故障など、いまJR東日本は安全・運転保安・正常なダイヤ確保といった鉄道会社としての根幹が崩れ落ち、列車がまともに動かないという最悪の事態に直面している。しかも、ここから起こる一切の犠牲・しわ寄せが運転士や駅、施設等の現場労働者に押しつけられている。

もはや今日の危機的状況は一刻の猶予も許されない事態である。

JR当局とJR総連革マル結託体制が生み出した危機が行き着くところまで行き着いてしまったのだ。

まず、ひとつの事例をみよう。JR東日本は、JR総連革マル・東労組と結託し、動労千葉や国労つぶしへの異常な労務政策を一切に優先しつづけてきた。例えば、ベテラン運転士や車両技術係を動労千葉であるというだけで強制配転し、塩漬けにしてきた。その一方では組織破壊のためにのみ、本人の経験や適

正とは無関係に「指令」に吸い上げていく。その結果、業務遂行、技術継承、安全確保といった基本的問題が完全にながしにされ喪失してしまったのである。こうしたなかでちよつとしたアクシデントにも対応できず、指令のミスの多発と重なって「終日」マヒ状態が生み出されてしまっているのである。当局とJR総連革マルは、この責任をきつちりと取らなければならぬ。

「合理化を促進しよう」 (松崎JR総連会長の発言)

皆が合意して機械化、合理化、効率化をやるうじやないか。もうこれからイヤイヤやる合理化はよそう。合理化を促進しようとして私は委員会挨拶で言ったんですよ。
(一九九〇年九月ユニオン・スクールでの松崎発言)

東日本の無謀な合理化が次々と強行されるなかで九七年十月、大月事故が発生した。運転士は東労組の組合員である。土職補充の必要性に迫られてくすくすっば教育もしない「促成栽培」運転士を次々登用するという異常な経営姿勢こそが根本原因だ。だが東労組指導部は、そのこと

を不問に付して、社会的批判を恐れ、責任のがれに終始し、結局東労組の組合員である運転士にすべてをなすりつけ、切り捨てることで自己保身を図ろうとしたのである。

東労組・革マルの 血塗られた歴史

JR総連革マルの原点は「分割・民営化」である。八〇年代初めに四〇万人いた国鉄労働者のうち二〇万人の首を切り、二〇〇人余を越える仲間を自殺に追いやった。その先兵がJR総連革マルである。彼ら革マルのすべてにこの血塗られた歴史が刻みこまれているのである。資本の力で成立してきた反労

働者集団「東労組・革マルは今、動労千葉や国労闘争団の不屈の前進の前に「結託・野合」という異様な体制がもはや限界に達し、革マル分子は資本による切り捨ての恐怖にとりつかれ、焦りと大乱調に突入している。その恐怖・凶暴化は東労組の組織内にもむけられ、「組織破壊者摘発運動」を全面展開している。断末魔のあがきた。JR総連革マルの終わりがいよいよ本格的に始まっているのである。

われわれは、恒常的なスト体制を強化し、不当労働行為根絶、JR総連解体の一大反転攻勢に打って出るときである。



大失業と戦争の時代に通用する新しい世代の動労千葉を創りあげよう!

十一月三日(日)九時

動労千葉団結運動会

▼家族そろって楽しい一日を!
▼千葉公園グラウンド