

# 今こそ動かん改革へ！

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



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)二九三五六・(公衆)四三二二七二〇七

## 動労「本部」革マルの裏切りの歴史

その3

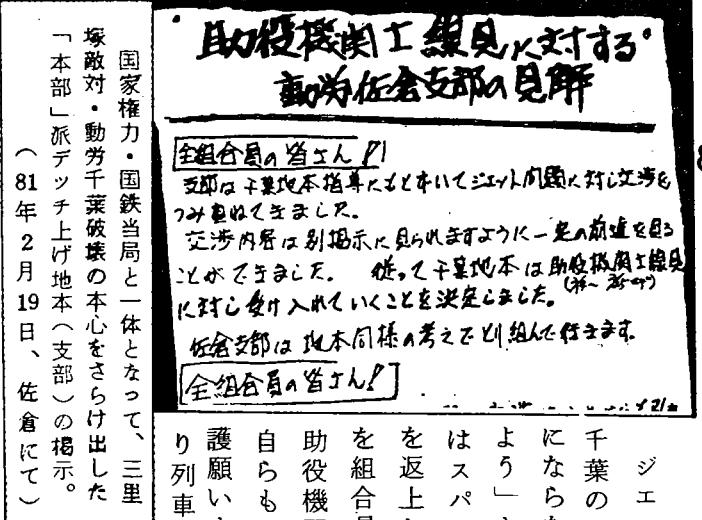
1981年  
6月12日

1981年 2月～3月

1980年 10月

⑦ 「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、同時に三割～五割にも及ぶさまじい乗務効率アップ＝運転保安無視の労働強化と既得権剥奪を軸とした「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結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、卑劣にも松崎は妥結の条件の中に「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砕されてしまった。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き、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るために、当局と一緒に動労千葉の闘いの圧殺に全力をあげたことである。

### ⑧ 81・3ジエット・ストへのスト破りと「処分」要請



### ⑨ 権力にデッチあげタレこみ告訴！

II 最凶悪の警察労働運動

仙台から千葉局に帰任・配属となつ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」に堕落・転落した。

（以下つづく）