

「12・1ダイ改」
阻止闘争

決戦段階に突入！

日刊
動労千葉

1988.11.10
No.2922

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）〇四七二（二二）七二〇七

スト体制をさらに強化しよう！

動労千葉は十月二三日、第十五回定期大会で、京葉線暫定開業を中心とする「十二月一日ダイ改」阻止を、ストライキを対置して闘い抜くことを起点に、「分割・民営化」体制と対決して闘い抜く方針を確立し、今日まで闘い抜いてきた。そして、連日、ストライキ体制確立のための討論を積み重ね、「10・23三里塚」へ一四〇名、「11・3団結祭典」へ家族も含めた三五〇名の結集を勝ちとるなど、「十二・一ダイ改」阻止へ向けた闘いの高揚を創り出してきた。全支部、全職場で、ストライキ体制をさらに強化し、労働条件改善を勝ちとり、強権的労務支配攻撃を粉碎しよう。

明白なJR体制の破産

今日、「JR＝国鉄分割・民営化」体制の破産は誰の目にも明らかである。

清算事業団の「赤字」は「分割・民営化」わずか一年半で、「三十兆円」を云々されている。「三千億円の赤字」が明らかとなった鉄道共済の財政的破綻は、「掛け金の大巾アップ」と「支給条件（支給開始年令や支給額等）の大改悪」を必然のものとして、われわれ国鉄労働者に突きつけている。

十月十九日に発生した上越線の貨物列車脱線・転覆事故に示される列車運行の実態は、決して高崎だけの問題でなく、JR全体が、「本業」である鉄道輸送の面においても、その最も基本である運転保安確保の能力をすら喪失してしまったことを示している。

「東鉄労の役員しか合格しなかった」と言われている地方すらある「昇進試験」の実態は、「JRではまじめにやってもダメ」なのだという本質を何よりも鮮明に示している。

JR当局と動労革マル・鉄道労連の
デマとペテンを打ち破れ！

このどうしようもない「分割・民営化体制」の破産の現実を覆いかくし、全ての矛盾と犠牲を国鉄労働者と乗客にいわせして「解決」しようとするJR当局と動労革マル・鉄道労連は、デマとペテンに一層のめり込み、「JRの破産」をさらに加速させている。

しかし、住田社長と動労革マル・松崎が、口裏を合せて、「JRを黒字」にして「株を高く売れば」全ての矛盾が解決するかのようなペテンを、いかにふりまいても、所詮、ペテンはペテンでしかないのだ。

JRで「黒字」になれば、清算事業団の「赤字」や鉄道共済の「赤字」は消えてなくなるのか。「ブラックマンデー」の大暴落で、NTTの株でさえ大巾に値下りしているのに、動労革マルと癒着して問題だらけのJRの株式が高く売れる保証など全くないのだ。それどころか、株式を上場できるのかさえ疑問視されているのが現実だ。

労働者らしく生きられる
職場を闘いとうろう！

われわれは、このようなJR当局と動労革マル・鉄道労連のデマとペテンを打ち破り、労働者が労働者らしく生きられる明るい職場を勝ちとらなければならぬ。

その第一歩が「十二・一ダイ改」闘争である。

「二〇三分でメシが食える」とか、

「一旦提案したものはまちがっていても変えない」というダイ改を二度と許してはならない。

「十二・一ダイ改」闘争は、いよいよ決戦段階に突入した。

スト体制を強化して勝利しよう！

12労働学校
世界を読み解くために
（労働者福祉センター）はじ
14第一波公判
布施証人尋問
千葉地裁 10じ15分集合