

# 千葉動力車



## 11月22日 26スト破り弾劾

JR総連 当局による

### 千葉支社を覆う 無責任体制

#### 立ち上りを 妨害する現場職制

「十六時スト立ち上がり」の内容が十二時十五分から十四時一分まで延々二時間にわたって「できた順」にNTTのファックスで送りつけられ正式に「窓口」の勤務課が届けてきたのが十五時十分であった。これだけでも許せ

ないのに、さらに許せない事態が展開された。

動労千葉は、「その2」でも明らかにしたように動乗勤等をめぐるストライキはストライキとして整然かつ毅然と闘うがマスコミ等で社会的に明らかにした立ち上がりは立ち上がりとして整然とやることを決意して取り組みました。

時間を遅れて、しかもファックスで送りつけてくるという千葉支社の対応に対しても今後の闘いの中で千葉支社の不当性を追及していくこととし、直ちに当該乗務員を所属区へ出勤させました。

立ち上がり(乗務)のために着替えや携帯品の準備をするためです。この出勤した乗務員に対し千葉運転区長・土岐は、「聞いていない」「スト中は入れない」「連絡中」などと称して庁舎入り口で30分も足止めをしたのです。

### ウラハフグク

## 低額支給 弾劾

JR貨物は、年末手当について「三・〇ヶ月」という

を理由にしている。

抵額支給を強行した。これは、十月十一日発生した武蔵野線新小平駅構内での線路水没事故、武蔵野線不通によって大幅な減収が避けられないこと

だが現場では、武蔵野線不通による他線区への振り替え輸送の実施などで災害発生以来運用変更を始めとしてミニ「ダイカイ」ともいえる作業を連日続けている。こうした

ことを十分に評価しないJR貨物当局に、現場の不満と怒りは満ち満ちている。

しかもJR貨物労組は、組合としての年末年始の要求をなんと「三・二ヶ月」にするという驚くべき姿を示している。西や東海のように革マルを切らないでくれ、という貨物労組革マルの当局へおもねる姿がありありと見えるではないか。

「減収」を理由とした格差支給を許すな。

## いすみ支部 定期大会開催

12/4

十二月四日、いすみ支部は

OBの経営する浪花ドライブインにおいて、本部田中書記長、水野執行委員、を来賓に迎え、隣接する勝浦支部から岩瀬支部長、吉野書記長の出席のもとに盛大に開催された。

大会は、吉田副支部長の開会の挨拶に始まり、本部を代表して、田中書記長から動乗闘争の経過ならびに当面する情勢について報告があり、続いて勝浦支部を代表して岩瀬支部長から動乗闘争に際してのいすみ支部の支援動員に対する感謝と九二・三ダイ改に向けてともに闘う決意が述べられた。

執行部を代表して五十嵐支部長は挨拶の中で、出向先のいすみ鉄道の将来展望について述べられた。

て述べ、「本年度赤字九五〇〇万円、政府助成金の交付期限切れを来年に控え厳しい状況の中で、JRの動乗勤は即いすみ鉄道に波及する。これ以上の労働強化は、われわれのみならずOB社員も仕事が続けられなくなるだろう。動労千葉の仲間とともに動乗勤粉碎、九二・三ダイ改粉碎に向けて闘おう」と訴えた。

執行部から報告および方針の提起のあと、十人で出向している仲間同志の和気あいあいの論議が交わされた。

新役員	
支部長	吉田 清
副支部長	山口 六衛
書記長	君塚 時雄
乗務員会長	野口 孝一

### 第26回動労千葉定期委員会

とき 12月20日 13時から

ところ 千葉県労働者福祉センター

※全力で結集しよう!

運転区長であれば、乗務員の「16時立ち上がり」がどのようなものであるか知らないはずがありません。承知のうえで立ち上がりを妨害したのです。この妨害によって何人かの乗務員が出勤時間や発車時間に遅れるという事態が発生しました。

スト前日の11月21日に勤務千葉役員の組合事務所への通行を暴力をもって妨害・排除し、ストの立ち上がりを妨害し、それだけが自分の「出世の道」と考えているかのような無知蒙昧な土岐の対応の中に今日のJR東日本・千葉支社の実態があります。

## 強権的労務支配だけが

### 「出世の道」

千葉支社中樞が「勤労千葉をいかに弾圧するかで自分についている本社やJR東労組・革マルの評価が決まる」と下部職制を締め付け、無能な末端職制は「自分で考える」ことをせず全て「上にお伺いをたてて」からでなければ動かない「このような日常がストの立ち上がりという最も管理能力の必要とされる場面での列車の運行能力の喪失となつて噴出してきます」

運行能力喪失→国鉄時代には考えられなかった実態は、災害時、異常時等にも噴出されていますが11月26日のスト立ち上がり時にも、立ち上がりの実務担当者である運転関係職制が「本社」やJR東労組、革マルからの「労務管理」の責任追及を恐れるあまり一切全面に出てこないという形で混乱が「11・22スト」以上のさらに悪化した形で出ています。

## 安全も危機に傾いている

われわれは、この千葉支社（JR東日本）全体を覆い尽くしているJR東労組・革マルと結託した無責任体制を厳しく追及しなければなりません。日常的な運転保安までが、

この無責任体制によって脅かされています。

出発信号機が故障しているのに乗務員が要求する「閉そく方式の変更」をしようとして「指令に従え」と発車を強要する列車指令。乗務員

に「これでいいのか」と電話で指示を求められた運転区の当直助役が「指令がそこまで言うなら従え」と指示する。これは、まさに「信楽事故」そのものであり一九八八年に発生した上越線の貨物列車脱線・衝突・転覆事故と全く同じです。

や「チャレンジセフティ」がいかにデタラメで無意味なものであるかをこの最近の事故例が如実に示しています。しかも、この事故が表面化すると「誤った指令・指示に従った運転士が悪い」。これがJR東日本における、背筋も寒くなる職場の日常の実態なのです。

## 労働者の決起だけが 無責任体制を粉碎する

支社長や部長や課長が出るべき場面から逃亡し、部下に責任をタレ流す。末端職制は「上司」の顔色ばかり見て職務上の責任より労務管理・強権的労務支配だけでそのときその時をこまかそうとする。そして、結局全ての責任は、職場・生産点で働く労働者におしつけられている。しかし、労働者がひとつたびストライキに決起すれば強権的労務支配によって隠蔽されている無責任体制が、かくしようにもなくなり出され粉碎されるのです。

JR東日本は、JR東労組や鉄産労を手先に「勤乗勤」や「時短」の協定化を強行し「92・3ダイ改」で、「5万人体制」へ向けた大要員合理化、労働強化を強行しようとしています。われわれは、「11・22」「11・26」ストの闘いがJR東労組・革マルと結託した異常なスト破り体制を粉碎して大きく前進したことに確信をもって「勤乗勤」「時短」という名の労働強化を阻止する闘いに決起していかねばなりません。



# JR東労組の勤乗勤 裏切り妥結弾劾!