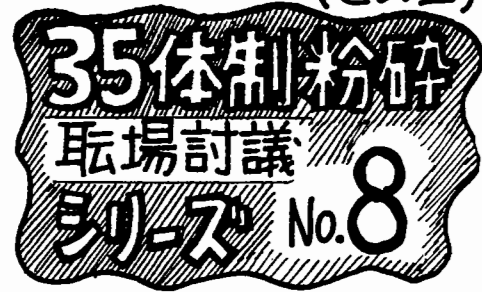


# 新マル生運動

## 「働き度を高める運動」

## の推進者＝「本部」革マル反動分子

(その2)



### 「経営参加」論かかげて職場の反合同争を抑圧

ひきつづいて、三五万人体制攻撃に屈服し、合理化攻撃の水先案内人率先推進役をはたしている動労「本部」革マル反動分子の反労働者性―反動性について明らかにしていきたいと思えます。

「国鉄必要論」―「経営参加」と反合同争放棄を叫ぶ松崎明

「動力車新聞」(第一四〇四号)の新春座談会の中で、動労「本部」の佐藤・福原・松崎らは「国鉄経営問題」と題して①反合同争の放棄、②経営への参加、について公然と次のようにかたっています。

(福原)「：国鉄合理化に対して、職場からの意見として『いままでも動労が闘ってきた絶対反対の反合理化闘争はどこへいったんだ、闘い無しに済ませる気なのか』というような意見があった。」

「：おそらく職場の労働者は、いままでの攻撃とそれに対する動労の闘いというイメージから、こんどちの攻撃に対しても抜けきれないという状況がある」

(松崎)「：しかし、現実に貨物が、お客が国鉄から離れているという事実、：これは社会政策に関する問題になってくる。」

「：しかし、他方で労働者が経営問題とまったくはずれてやっつけていけるのかというのを内部的にはもうちよつと議論を進めていく」

「：職場エゴが先行すれば、それが職場闘争で、そうやっていけば何んとかなるんだという目先で考えていくような国鉄問題の立論の仕方というものを転換させていかなきゃならない」

「：われわれの政策を考えると、：経営問題に関してぐつと足を突っ込んで頭も突っ込んで、：『赤字はおれらがつくったんじゃない無いら知らんよ』じゃどうにもならんよ。」

「労働組合の側も、利用される国民から信頼される、フロント精神というか、：やっぱり国鉄ということを大事にするということだと思ふ。」

(以上、「動力車新聞」より引用) このように、国鉄三五体制を積極的に容認し支

82.2.2 No.958

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)四三三二七二〇七

持し、その体制の中で自分たちだけが生き延びることを最大の目的として、まさになりふりすてて職場の反合同争を抑えつけてまわり、「経営に参加させてくれ」と当局に忠誠をちかかって哀願しているのです。

### 裏切りの歴史―第二鉄労への道

一九七七年、第三三回水上大会において動労本部執行部の多数を占めた革マル反動分子は、一年も経たない間にその本性をむき出しにし、「三里塚敵対」「貨物安定宣言」「水本デマ運動」路線による動労のセクト的暴力支配を公然と打ち出し、武操型貨物合理化、五三・一〇ダイ改攻撃に屈服し、率先協力してきたのです。

さらに、一九七九年、動労東京大会におけるかの有名な「協定外要員のはき出し」上越・東北新幹線要員生み出し」全面協力を突破口に、五五・一〇ダイ改乗務員運用合理化攻撃に対しては「大胆な妥協」路線を公然とかがけて公然と且つ大胆に裏切ってきたのです。

そして今や、動労「本部」革マル反動分子は、ついに「国鉄必要論」に基づく、国鉄当局の側に立った企業防衛主義「経営参加路線」を積極的に推し進め、当局の奴隷となって自らの延命をはかるところまで転落するに至ったのです。

こうして、総評民同・国労民同が一定の戦闘力を保持していた時代においては「合理化絶対反対路線」を叫んでいたが、激動の八〇年代を迎えそのメッキもはげる激しい情勢に直面するや、鉄労顔まけの裏切り・当局一体化をとげたのです。

彼らの反動性―反労働者性はもはや明白です。彼らを一刻も早く動労から追放・一掃し、動労大改革をなしとげ、国鉄労働者の怒りと戦闘力を職場のすみずみからとき放って、この「三五体制」を粉碎していくことこそ全ての国鉄労働者の最も重要な火急の任務でなければなりません。(続く)