



日刊 千葉労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄証) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.5.13 No. 3393

崩壊するJR体制

破綻の始まった当局・革マル結託体制

JR西労組、不可避となった分裂

二月十九日開催されたJR西労組(西日本旅客鉄道労組)第九回定期中央委員会(以下定中と略)の中で、冒頭の委員長あいさつを行った大松委員

当局の意をうけて、脱退に踏みだした西労組

大松委員長はこの定中の中で、①JR総連の活動には参加しない、②西労組の活動にはJR総連を召集しない、③JR総連の組合費を凍結する、などを中心としたJR総連からの脱退を提起した。この定中自身は、旧動労系の執行委員の退席によって不成立となり、三月三十日に再開されたが、またも執行委員の定数不足により不成立となった。同日、西労組は規約にはない「中央委員代議員会」を開催し、新賃金要求など当面の方針と暫定予算などを確認した。そして

何ら労働者の利益とは無縁

そもそも前提として確認することは、この分裂は、何ら労働者の利益を

感を得た。二月十九日開催されたJR西労組(西日本旅客鉄道労組)第九回定期中央委員会(以下定中と略)の中で、冒頭の委員長あいさつを行った大松委員

四月二日には「JR西労組とJR総連の関係を断絶する通知」を送付した。一方JR総連革マルは、かつて千葉でも行ったように、革マル独特の言い回しで大松委員長やJR西日本への中傷ならざる中傷を行いつつ、三月三十一日「JR総連に結集しJR西労組を強化する大阪の会」なるものを結成し、かつて津田沼に設けた「三信ビル」と同様に事務所を設置した。そして現在双方が「団結署名」を行っていると言われている。

組織強化、拡大を

このように、この分裂は何ら戦闘的でも階級的でもない。しかし、分割・民営化以来続いたJR当局とJR総連革マルの協調体制の一角が

五・一九三里塚現地全国総決起集会へ結集しよう

いま三里塚現地では、政府・空港公団によって、脱落派を取り込んだ、二期工事強行・強制収容・三里塚闘争圧殺策動が一挙に強まっている。脱落派は、四月九日、「国に事業認定の失効を認めさせる」という最低限の前提条件すら引き下げて、「地域連絡振興協議会」が仕組んだ公開シンポジウムに組織参加することを明らかにした。これは、事実上、収用権限が今も生きること

【集 合】 成田駅改札前、十時三〇分
【場 所】 成田市南三里塚・反対同盟所有地

崩壊したことが重要である。分割・民営化そのものの矛盾が、JR体制の崩壊の引きがねになったのだ。しかし危機にたつJR