



日刊 千葉労働力車

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 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.8.22 No.3450

三四月八号より
つづく

「企業一組合」 路線の 完全破産

JR総連を牛耳っている革マルは「一企業一組合こそ一流企業としての前提」と呼号し、JR当局

当局の切り捨てる松崎

JRの劣悪で極限的な労働条件と、当局・革マルによる異常な職場支配に対し、JR総連組合員からさえ不満と怒りが噴出し、革マル「支配」を足下からおびやかし始めている。この期に及んでJR西と東海では「松崎一派はもはや役立たず、放り出せ」と公然と切

国労の中央指導部 何が始まったのか

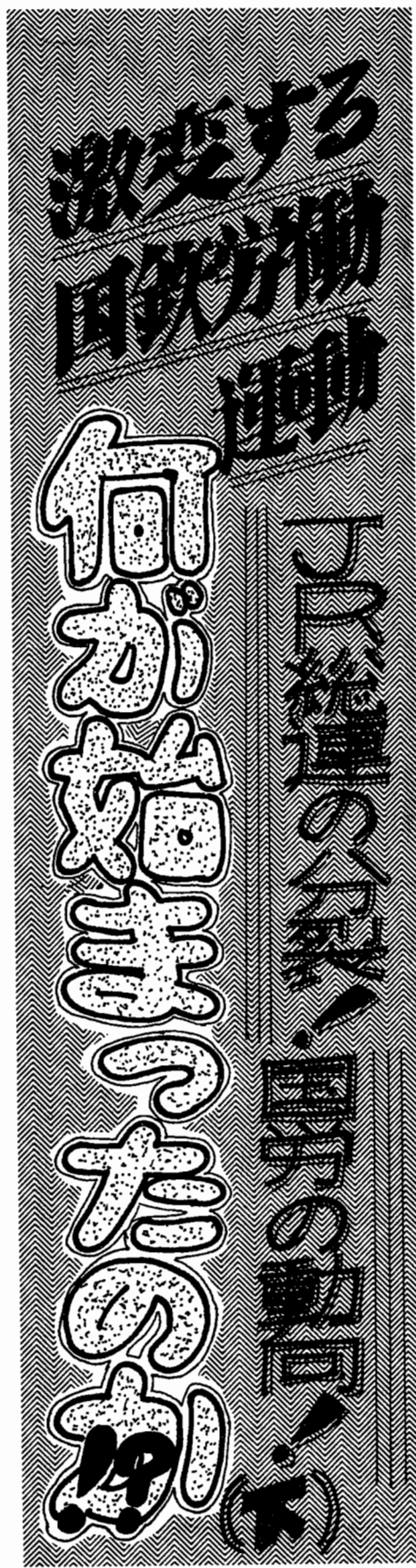
JR体制の危機、国鉄労働運動の流動化の開始の中で国労がどこに進もうとしているのかは、日本労働運動の行く末にとっても重大な問題である。

許せるか この大裏切り

中労委は速やかに採用差別事件について「職権和解」を行うなど今後の進めかたについて明確な態度を示してほしい。九月四日(中労委総会)までに中労委の態度が明確にならなければ重大な決意で臨む。

大裏切りの 背景は...

一部指導部の狙いは、「JR総連の瓦解状況に飛び付き、JR総連から出た旧鉄労系と鉄産労、国労連合派がひとつになってJR総連にとってかわる第一組合の位置を占めたい」というものである。これがいかにタワゴトであり、反動的であるか明らかである。今日、政府・支配階級は、PKOや小選挙区制に見られるように危機からの脱出をかけて、アジアへの勢力圏化(侵略)に乗り出し、それを支える国家体制をつくりあげようと必死に攻撃を加えてきている。その中心が労働運動の連合化であり、総仕上げが国鉄労働運動の最終的解体にある。



も「株式上場のために分割・民営化に反対する勢力を一掃する」と称して動労千葉、国労潰しに全力を注いできた。
だが、闘う国鉄労働者は、差別・選別に屈せず不屈に闘いつづけ、団結をがっちり守りきり、ついに敵を分裂にまで追込んできたのである。
革マルは、今や自らの手で「一企業一組合」づくりを破壊してまわるといふ大錯乱に陥っている。正義も大義もない醜い野合集団の末路が見えたというものである。

り捨てに乗り出した。革マルは内憂外患にしめあげられ、「そのためには何でもやる」と当局に新たな忠誠を誓い、その証をたてるために又ぞろ国労、動労千葉破壊を虎視眈眈と狙い、他方では動乗勤の改悪をはじめ全ての合理化に率先協力しているのが実態である。
だが、はつきりしていることは、西と東海で起きたことは、四国、九州そして東日本へと確実に波及することは不可避だということである。
注1 分割・民営化は、動労革マル

六月十七日 国労東日本本部拡大委員会
七月 三日 JR東日本と出向協定締結を強行採決。
七月 十五日 中労委「三者懸」が国労に対して「意見聴取」
その場で国労本部は、

問題の第一は、①出向協定締結を現場組合員の多くの反対を押し切って強行採決したことである。このことによってJR当局の「本人の同意なき出向」攻撃に道を開いてしまったことである。
②出向差別事件そのものの「取り下げ」を要求する当局に屈し、出向差別を実質的に認めたこと、
③現場の声を圧殺し、組合民主主義すら踏みはずし強行採決で押し通したこと。
問題の第二は、指導部は色々な