



月刊 千葉労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話(鉄電) 千葉 2935・2936番
(公) 043(22) 7207番
94.6.28 No. 4016

週刊文春の販売拒否 弾劾論の日本東

六月一六日、週間「文春」で「JR東日本に巣くう妖怪」というJR東日本会社とJR総連・松崎との癒着の事実を暴露する記事が掲載されてから、JR東日本はまさしく横暴極まりない不当な言論弾圧を行なっている。

駅ビルの書店まで「文春」の販売を拒否!

この間のJR東日本による週間「文春」への対応は、誰がどう見ても不当極まるものである。

週間「文春」によれば、JR東の度重なる取材拒否、弘済会・東日本キヨスクを使った「記事の掲載中止要請」やキヨスクでの「販売拒否」、さらには告訴、そして先週号に至っては、駅ビル書店からの「文春」排除「まで行なっているのである。

これが言論弾圧でなくて何なのであろうか。もしJR東に正統性の一片でもあれば、「文春」に対し、正々堂々と反論を行なえばいいのである。何の理屈もなしに「事実無根」と言っても、誰が信じようか!

松田—松崎は運命共同体!

JRは、支配者内部での激しい骨肉の争いのなかで発足したという側面も合わせ持つ。そもそも分割・民営化に対して、

国鉄官僚は「分割反対・民営化やむなし」の全国一社体制を望み、中曽根や運輸官僚に抵抗をし続けたのである。

しかし、中曽根のクーデターの手法によって八五年七月、当時の仁杉総裁から杉浦総裁へと首がすげ変えられたのが「分割・民営化」の荒療治の始まりであった。

そして、それぞれ本州旅客会社の社長となつて松田、葛西、井出をはじめ、いわゆる「改革派」が本社へと呼び戻され、それ以降国鉄労働者への攻撃に質が変わり、まさに不当労働行為のオンパレードが強行される。

その体制の動向にいち早く反応したのが旧動労松崎・革マル一派なのであり、同一一月、動労千葉第一波ストへのスト破りから翌八六年一月「労使共同宣言」締結以降、松崎は松田らとともに国鉄労働運動破壊に全面的に打って出たのである。

そうした労資協力・癒着のもとに「分割・民営化」は「達成」に強行された。

とりわけてJR東日本は、住田前社長、松田現社長と松崎の異状なまでの協力・癒着で凝り固まり、闘う労働者の排除に奔走してきたのである。

そして今、その住田—松田—松崎によるJR体制は、まさしく運命共同体とまでなっている。

しかし、政府・支配者にとって現体制はけつして「良好」なものとなっていない。「文春」の記事

の内容からも明らかとなり、住田—松田—松崎の癒着・狼藉ぶり、誰がみても「度」を超したものであり、目に余るものがある。また、分裂に至つた東海以西のJR総連の動向からも明らかとなり、支配者にとって転向者「革マル」は用済みなのである。

今後の「鉄道政策」をめぐる支配者内部の争い
JR体制の最大の弱点—JR総連・革マルの解体を!

「分割・民営化」の破綻はいまや明らかである。政府・運輸省はその失敗を自認し、「分割・民営化体制の見直し」と「鉄道の海外侵略」へと打って出ようとしている。まして朝鮮有事前夜情勢となつた今日、防衛庁・自衛隊は「軍事物資輸送」のために、分割体制の早期見直しを運輸省に迫っているとのことである。

そうした情勢から「戦争に反対

貫徹していこう!

開海の日 千葉労働

7月10日(日)
地引き綱大会
すいか割り

【場所】 九十九里・一松(ひつむ) 海岸
海の家「あいの」
【交通】 外房線茂原駅東口よりバス
白子車庫行で「一松海岸」下車
[茂原発] 8:10、9:11
※ 駐車場もあります。