



月刊 千葉労働

JR総連はファシスト新体制 そのII。列車妨害事件

現代のナチス JR総連革マル

「JR総連は、ファシスト労働組合だ!」、このことを、今こそ、はっきりと声を大にして明らかにし、暴露・断罪しなければならぬ。

ファシズムとは、イタリアのムッソリーニが一九二〇年ごろから展開したファシズム運動のことだが(ファシオとはイタリア語で結束という意味)、今日JR総連・革マル、JR東労組会長の松崎明のやっていることは、ドイツやイタリアのファシストの運動や行動とそっくりである。

ナチスの正式名称は「国家社会主義労働者党」だ、「社会主義」や「労働者」を語り、その実は第一次大戦から二九年世界恐慌、第二次大戦へ向う帝国主義の危機の爆発、革命的激動のなかで、ドイツ支配階級の先兵となり、ドイツ労働者階級の戦闘的な闘いに襲いかかった。

JR総連・革マルは、いままた三〇年代へのラセン的回帰とも言うべき「大失業と戦争の時代」の到来という情勢にあつて国鉄闘争が安保・沖縄闘争と結合し、この攻撃と闘う大きな対抗軸になろうとしている時に、政府・支配階級、JR資本の先兵となり「国労解体方針」にのめりこんでいる。

「労働組合」「革命的マルクス主義」を語り、労働者の闘いを解体、圧殺せんと襲いかかるJR総連・革マルは現代のナチスそのものだ。

いうまでもなく、国鉄闘争の攻防戦の焦点は、JR総連・革マルとの対決だ。この闘いは、ファシスト労働運動との闘いであるという意味で、ひとり国鉄労働運動の課題のみならず、日本労働運動の未来のなかった闘いだ。

以下、何号かにわたってJR総連のファシスト性を満天下に明らかにします。

この日刊労働千葉を武器に、正念場の国鉄闘争の勝利するために、現場・職場生産点におけるJR総連解体・組織拡大の闘いに総決起しよう!

列車妨害の 示すもの

まず、列車妨害事件は、JR総連の組織的危機に対応して起きているということだ。

「九一年―九三年」

九一年から九二年にかけて、JR西日本・東海・九州・四国労組が次々とJR総連を脱退しJR連合を結成。JR総連は箱根以西では、ごく一握りの少数派に転落した。

この時にすぐ起きたことは、「女性スキャンダル」による当

時のJR東海葛西副社長に対する脅迫・辞任要求運動であり、新幹線を対象とした針の埋め込み事件、チエーンブロックを使った二度にわたる新幹線転覆未遂事件だ。

「九三年―九四年」

九三年末、旧鉄労系が仙台で東新労を結成、九四年六月には週間文春に「JRの妖怪」が連載される、一二月には二〇二億訴訟の和解が成立した。

この時は、週間文春がキオスクから一掃された。九四年秋から翌春にかけて、JR東労組が組織的に指導するかたちで、「防護無線発報運動」が行われ、毎日のようにダイヤはガタガタになった。また、二〇二億合意の二週間前には、原因不明の新宿変電所火災事件が起きた。

「九五年―九六年」

九五年五月、一〇四七名問題の「運輸省解決案」が発表される。政府・運輸省は、JR総連・革マルとJR東日本の異様な癒着体制にメスをいれようとした。一二月には新潟で「グリーンユニオン」が結成される。

昨年一月、松崎はこのことに関して、「この東日本の労使関係は一年前に完全に破壊された」と発言している。

こうした事態を背景として、九六年三月以降、「六月株主総会」「第三次労使共同宣言」締結まで、防護無線盗難に始まり

石、薬品など、三百件を超える列車妨害事件が激増・頻発した。

JR総連打倒の 国鉄決戦へ!

その時、JR総連と革マル派は、「国労が列車妨害の犯人だ」と言い出したのである。

まさに、ドイツ共産党を潰すために、ナチス自らが仕組んだ「国会放火事件」そっくりのシナリオだ。

いまや、JR総連・革マルによる列車妨害の目的は明らかだ。それは、「第一に」「背後に国労の黒い影」「分割・民営化反対を叫ぶものの犯行」と、国労と動労千葉に破壊を画策し、「第二に」「われわれを裏切れば山手線はガタガタになるということを忘れてもらっては困る」と、結託体制維持のために、JR東経営陣を威嚇・牽制し、圧力をかけ、「第三に」「列妨害を東労組とJR東日本の経営陣を破壊するための謀略」とすることによって、「絶望と恐怖」をもって、JR総連の内部固めを行おうとするものだ。

断じて許すな! JR総連のファシスト性を徹底的に暴きだしJR総連打倒の国鉄決戦に勝利しよう!

