

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）〇四七二二二七二〇七

職場生産点からの 断固たる実力決起で分割・民営化を粉砕する

臨調・行革粉碎！ 三里塚ジェット闘争勝利！

国鉄本「62年民営化」を弾劾する 社発表の

国鉄当局は1月10日、国鉄再建監理委員会に対して「経営改革のための基本方策」を提出し、政府・自民党、財界、臨調、再建監理委の「分割・民営化」方針を受け入れ、すさまじい合理化、要員削減、地方線切り捨て等の攻撃を強行する決意を示した。自らの経営責任をおおいかくし、労働者人民に一切の犠牲をおしつける「再建」案等断じて認められない。動力千葉は、当面する「60・3ダイ改」こそ「分割・民営化」の突破口の攻撃としてとらえ、三里塚二期阻止の闘いと結合させた実力闘争の爆発で必ずや粉砕する決意を明らかにするものである。

地交線全面切り捨て一十九万人首切り一債務タナ上げで「62年度から民営化」

仁杉国鉄総裁は1月10日、国鉄再建監理委員会に「経営改革のための基本方策」なる独自の「再建」案を提出したが、経営形態、長期債務、地方交通線、要員合理化についての内容とその反動性について明らかにする。

「経営形態」について、①62年4月を目途に分権化を前提に全国一社体制の民営・特殊会社方式に移行する。②幹線系線区は特殊会社に運営させる一方、61年度までに85の特定地交線を廃止し、その他の地交線90線区中70線区も64年度までに国鉄から分離、個別に国鉄出資の株式会社とする、③特殊会社となっても労働基本権は現行通りとする（スト権は認めない）、④65年度までに分割も含めて経営形態の見直しを行う、としている。

この「方策」は、国鉄の経営危機が歴代自民党の利権政治と企業優先による過剰な設備投資の結果として生まれた20兆円の長期債務にある点をおおいかくし、公企体の制約や職場規律の乱れに原因があるかのようにいいなす断じて許せぬものである。国鉄「再建」を「民営化」に求めながら、それ自身何ら説得力のない「方策」は、とどのつまり新幹線をはじめとする主要幹線や国鉄用地など、うまみを財界に売りわたし、地交線を廃止し、膨大な累積債務のツケを労働者人民におしつける反労働性に貫かれたものである。

労働者人民に犠牲をおしつける「方策」

国鉄経営危機の最大の原因である「長期債務」については、61年度末で約25兆円と見込んだうえで、このうち国鉄の負担できる額を9兆6千億円（3兆円は用地の処分償還）とし、差し引き15兆6千億円の債務について政府の責任で処理するよう求めている。

「方策」は、「長期債務」が大企業本位の自民党が借金による大型設備投資を積み重ねてきた結果として発生し、今日の国鉄危機をもたらしている点に触れることなく、公社制度の制約が原因であるかのように述べたうえで、政府に肩代わりを要求し、反動マスコミからもヤユされる無責任なものであり、結局は労働者人民に犠牲をおしつける以外のなにもでもないことは明らかである。

さらに「地方交通線」について、現在廃止対象の73線に新たに12線を加え61年度末までに廃止。残りの90線は幹線と幹線を結ぶ連絡線で輸送密度四千人以上の20線を当面直営とし、70線を国鉄から切り離し、64年度末までに国鉄全額出資の株式会社とする、としている。

千葉局では木原線の廃止、久留里線、鹿島線を株式会社に移行するとしているが、必然的に合理化、運賃値上げ、運転保安無視、はては採算がとれなければ切り捨てにつながるものとして決して認めることはできない。

「65年までに一二四五〇〇人首切り」を許すな

「方策」は65年度までに一二四五〇〇人を削減し、一八八〇〇〇人体制にするとしている。すなわち、62年の「民営化」までにこのうちの7割〓八三五〇〇人を削減し、国鉄から追い出す首切り攻撃そのものである。

あわせて「余剰人員」については、65年度で、六七〇〇〇人に達すると予測し、「三本柱」の推進や販売活動の強化をはじめ、さらに具体案を作り実施するという一方で、政府に「支援体制を求め」という無責任なものである。

動力「本部」革マルの全面協力を頼りに、労働者をムシケラのようにふみ殺そうとする当局の「方策」を弾劾し、国鉄労働者の総決起で粉砕しなければならない。「60・3」で底力を示そうではないか。