



動労千葉

85. 6. 7

No. 1958

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

国鉄「分割・民営化」阻止！三里塚二期着工粉碎！

「分割・民営化」=10万人首切りを叫ぶ

監理委の最終答申粉砕

「全国六ブロックの特殊会社」要隊20万で効率アップ！狙いは労初運動解体・戦争体制づくりだ！

六月五日の朝日新聞は、政府・国鉄再建監理委員会筋の情報として、七月に監理委員会が「一九八七年度に国鉄を全国六ブロックの特殊会社に分割・民営化」を骨子とする最終答申をうちだす考えであることを報じた。国鉄労働者十万人の首を切り、国鉄労働運動を解体することによって侵略戦争への道をはき清めようとする反動・中曾根内閣の「分割・民営化」攻撃を断じて許すな。

「全国六ブロックの分割・民営化」

監理委員会は「年間約一兆七千億円もの赤字をタレ流す国鉄の『甘えの体質』の抜本的改革を迫る」ものとして、七月に「分割・民営化」を骨子とする「最終答申」をうちだそうとしているが、具体的中身について見てみよう。

第一の特徴点は、「一九八七年度に国鉄を全国六ブロックに分割・民営化する」としている。これは、国鉄が一月にうちだした「全国一本の民営化」と真向から対立するものである。

具体的には、本州を、①東北・上越新幹線、山手、東海道（東京―熱海）、中央（東京―塩尻）、東北、奥羽、信越、上越線などを中心とする「東日本ブロック」、②東海道新幹線、東海道（熱海―米原）、中央（塩尻―名古屋）、紀勢（亀山―新宮）線を軸とする「中部ブロック」、③大阪環状線、山陽新幹線（新大阪―博多）、東海道（米原―神戸）、北陸（米原―糸魚川または直江津）、山陽（神戸―下関）、山陰（京都―幡生）線などの「西日本ブロック」に分割、④北海道、⑤四国、⑥九州もそれぞれブロックとして独立させる、としている。

そのうえで、「東日本ブロック」については、さらに細分割して常磐線以南の房総ブロック切り離して独立会社とし、全国七ブロックとなる可能性も指さしている。

十万人の首切りを強行

第二の特徴は、「現在三〇万人余の職員は、六会社合わせて二〇万人前後に減らし、自然退職などによる減員を二万人程度見込んで、約八万人の余剰人員が出るが、特別立法により再雇用を促進する」としている。

監理委員会は、職員数について、①「東日本」七〇八万人、②「中部」二〇三万人、③「西日本」五万人、④「北海道」一万四千人、⑤「四国」

四千五百人、⑥「九州」一万五千人、を見込んでおり、六二年当初で約八万人と見込んだ「余剰人員対策」として特別立法を制定し、国が中心となって地方自治体や民間企業に協力を求め、計画的に「転職」させていくことを検討している。

第三の特徴は、「約三五兆円の長期債務について、国と各新会社が負担するほか、資産売却でまかなう」としている。すなわち、今後増加する退職金、年金支出も含め、三五兆円に上る債務について、国が十七億八兆円、新会社が計十兆円をそれぞれ負担し、残りの七億八兆円は土地などの資産売却でまかなうとしている。

このほか「九〇の地方交通線については、分割会社が抱え、残していく」とし、「スト権については認め、賃金決定をそれぞれの分割会社にゆだねる」「不動産業など関連事業への進出を大幅に認める」等としている。また、バス部門は全国十数ブロックに分割し、貨物部門は全国一本で分割・独立させることを原則とする、としている。

労働者人民に犠牲を強いる「答申」

以上見てきたように、監理委員会の「最終答申」は、徹頭徹尾、労働者人民に犠牲を強いるものである。

「分割・民営化―十八万八千人体制」は、国鉄労働運動を分割・解体し、十万人の国鉄労働者の首を切り、国鉄から追い出したうえで、残った者にはすさまじい労働強化と低賃金を強制する断じて許せぬ攻撃である。

国鉄労働運動が十万人首切りと闘えず、「分割・民営化」を許すようなことがあるならば、侵略戦争への道へ一気に動員されてしまうのだ。

日帝・中曾根体制の国鉄労働運動解体攻撃と闘う以外に国鉄労働者の未来はないことを確認し、裏切りと屈服をのりこえ闘いを前進させよう。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！