

第10回支部代表者会議報告(上)

動労千葉は七月三十一日に第十回支部代表者会議を開催し、「監理委最終答申抗議、反合・運転保安確立、8・5闘争を中心とする取り組み」について、満場一致で決定した。

「最終答申」の内容

七月二六日、国鉄再建監理委員会は「最終答申」をとりまとめ、中曽根首相に提出したが、「公社制度の下で巨大組織による全国一元的な運営を行ってきたから破綻した。現行制度による再建はもはや不可能であり、分割・民営化する」とし、具体的に次の内容の答申を行った。

①旅客会社は当面特殊会社とし、条件が整い次第株式を処分し純民間会社に移行する。

会社名	資本金(億)	営業キロ	職員数
東日本	二七五〇	七三〇〇	八九〇〇〇
東海	一五五六	一九〇〇	二五〇〇〇
西日本	一四〇一	五二〇〇	五三〇〇〇
北海道	一四九	二六〇〇	一三〇〇〇
九州	二一三	二二〇〇	一五〇〇〇
四国	五六	九〇〇	五〇〇〇

② 貨物会社は全国一元化し要員は一五〇〇〇人とする。

③ 新幹線は別会社が一括保有し、本州の三社にリースする。

④ バスは当面旅客六社に分割し、以後すみやかに全国十三の会社に分離・独立させる。

⑤ 国鉄を清算法人である旧国鉄に改組し、余剰人員対策、債務整理等を行う。

・余剰人員対策

一九八七年度首の職員数を二七万六千人と見込み、新事業体の要員数一八万三千人を差し引いた九万三千人が余剰人員となる。

九万三千人の余剰人員について、①移行前に二万人の希望退職、②旅客会社へ要員の二割〓三万二千人を移籍、③旧国鉄に四万一千人を残す。

国鉄は移行前に徹底した合理化を行い、新事業体の要員数で事業が行い得る体制を整え、同時に、希望退職募集について、給付の特例措置、再就職先の確保により法制化でき次第、二万人を目標に早急に実施する。そのうえで残りの職員について、新事業体に移籍される者、特別対策対象者の区分けを早期に行う。

移行後、旧国鉄に残る四万一千人に対し、三年

を限度に雇用を継続し①教育訓練、②求人開拓、③就職あっせん、④当面の就業の場の確保等の対策を講じ、国鉄関連企業、国の各機関（政府関係特殊法人、地方公共団体等）、一般産業界に協力を求め、雇用の場を確保する。

・長期債務の処理

処理すべき長期債務は、①長期債務（六二年度首で）二五・四兆円、②年金負担等、四・九兆円、③三島の赤字対策基金、〇・九兆円、④旧国鉄に所属する余剰人員対策費、〇・九兆円、⑤上越新幹線、青函トンネル、本四架橋等の資本費、五・二兆円の合計三七・三兆円である。

この長期債務については、①新事業体が引きつぐ十一・四兆円、②用地売却等、旧国鉄で九・二兆円、③その他（国民の負担）十六・七兆円をもって処理する。

・特定地方交通線は新会社で引きつがらない。

・移行手順と移行時期

政府は首相が主宰する「国鉄改革に関する関係閣僚会議」及び、実務担当者で構成する会議を設置し、立法措置後、①国鉄に国鉄事業再編計画書の作成、②新事業体の設立委員会設置、③資産評価委員会を設置し、昭和六二年四月一日をもって移行する。

矛盾、問題点だらけの「最終答申」

政府は七月三〇日の閣議で、「最終答申」について「最大限尊重、逐時実行に移す」方針を確認し政府声明を発表するとともに、「国鉄再建関係閣僚会議」を「国鉄改革関係閣僚会議」に改組、強化し、八月中に第一回会合を開いて「国鉄改革大綱」を作成し、「分割・民営化」一十万人首切りを強行しようとしている。

しかし、「答申」は旅客六社および貨物会社の必要要員を「私鉄との比較による推計」などと不明確であり、「二万人の希望退職」や「四万一千人の旧国鉄職員」の募集、区別の基準、条件等が出されていない点をはじめ、債務処理財源、「赤字」体質解消の不明確性など、矛盾点、問題点は山積しているといえる。

(つづく)

国鉄「分割・民営化」阻止！三里塚二期着工粉碎！

「分割・民営化」-10万人首切りの最終答申弾劾

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！