

「赤字」論に屈服し、 再建に率先協力する「安定輸送」路線！

国鉄35万人体制 とは何か

その3

つくられた「赤字」宣伝で
合理化と運賃値上げを狙う当局

大々の反合理化攻撃を強行する際に、必ず、政府・国鉄当局は、赤字解消＝国鉄再建論を前提に宣伝してきた。

では、一体、国鉄「赤字」とは何か、その根本原因がどこにあるのか詳しく見てみよう。
たしかに国鉄は、一九六三年度を境に黒字から「赤字」に転落し、今日では毎日約二三億円の赤字を積み重ねている。

しかし、この「赤字」なるものは、きわめてぎまんの・政治的なものである。すなわち、第一に、いわゆる国鉄の営業収入は決して単純な「赤字」ではないという事である。大企業優遇のための超低賃料金での貨物輸送（原価の1/3）の赤字を差し引いてさえ旅客部門は、はっきり黒字を続けているという事実。

ところが、第二に、新幹線建設や武操型貨物輸送体系づくりをはじめとする膨大な設備投資が「独立採算制」の名のもとで莫大な借金をもって行なわれ、その利子支払いだけでも現在、一日約一五億円、年間四千億円にも達している。

この巨額の利子負担こそ、国鉄赤字の最大の元兇であり、これは、当然にも国家財政において負担すべきものである。

第三に、減価償却費の会計上のカラクリつまり、固定資産の耐用年数を大巾に短縮することによって、減価償却費を大巾に増額させ、国鉄「赤字」を大きくみせかけている。

第四に、新幹線および武操型貨物体系建設が、大企業の安定した市場として常に日本経済の景気浮揚政策の一環として大資本の「食いもの」的に行われてあり、いわゆる不況時であればこそそれは一層露骨化するものである。

「赤字の原因は人件費」宣伝の大ウソ

こうして「国鉄赤字解消＝人件費の減少＝国鉄三五万人体制」へと宣伝する国鉄当局のぎまん性は、もはや明らかである。

以上みてきたように国鉄赤字の本質は、国鉄に独立採算制をおしつけ、国家財政からの助成金をきりちぢめ、逆に設備投資として高利短期の資金

日刊 勤労千葉

79.8.9
No.194

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）二五八・九（公衆電話）三三二七二〇七

今号では、「国鉄三五万人体制」攻撃の根幹をなす「国鉄赤字」論に焦点をあて、そのベテレン性・反人民性を明らかにしていく。同時に、動労「本部」方針がこの国鉄赤字＝再建攻撃に対し、対決回避＝安定輸送宣言路線をもって国鉄労働者の戦闘性を抜き去り、国鉄当局の論理の下に積極的に動員し、屈服させようとする極めて反動的なものであることについて暴露していくことにする。

を投入し、年々巨額の利子支払いを強制しているところにある。

にもかかわらず最も許せないことに、あたかも国鉄「赤字」の原因は、「人件費の膨大化」や「ムダな列車が走っている」からだ、と意図的なデマキャンペーンを行って、われわれ国鉄労働者に対する首切り、労働強化をおしつけ、一方で大巾に運賃値上げの大衆収奪を強行せんとしていることである。

「赤字解消」ダイヤ・要員切りすて」論の
先頭にたつ「本部」革マル反動集団！

すでに国労は、全国大会において、公然と「鉄再建に協力」「経営参加」を打ち出し、動労「本部」革マル反動集団も、そのよってたつ「謀略論」＝「強大な敵に勝つ見通しも、闘気もない論」の帰結として、全国大会方針案でも明らかかなように「安定輸送宣言」を貨物から旅客にまで拡大して全面的に「当局の論理」に立っているのである。

この「赤字」宣伝との対決における彼らの犯罪性の第一は、膨大な赤字が、いわばビルド部門を軸に生み出されているにもかかわらず、今日の合理化は「スクラップ・アンド・スクラップ」合理化だ、などという全く論理的にも事理的にもウソの分折を行うことによって当局のマヤカシの「赤字」宣伝を積極的に擁護している点である。

彼らの犯罪性の第二は、「赤字の原因は、要員やダイヤにムダがあるからだ」「人件費の高騰にある」という、これまた当局のウソの宣伝に屈服し、「空車が走っている現実を認めねばならない」「削減は合理化ではないから認める」という発想で次々とわれわれ労働者階級の根本的立場を放棄させている点にある。

そして、動労の反合理化闘争の基本であった「絶対反対」路線を「過去のもの」としてことばの上からも完全に放棄し、「政策要求を柱にとりくむ」などと一八〇度の転換をもって、国鉄労働者の戦闘性を抜き去り、「国鉄三五万人体制」攻撃に屈服し、国鉄当局に売り渡そうとしている。

今こそ、国鉄再建の「親衛隊」革マル反動分子もろとも「安定宣言路線」を粉砕して、合理化絶対反対の旗を堅持して闘いぬこう！

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！