

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

中曾根臨調行革も断固粉碎すぞや

六月二一日、仁杉国鉄総裁は「国鉄経営の現状」と題して日本記者クラブで講演し、国鉄の「分割・民営化」に賛成するとの発表を行いました。
「分割・民営化」が、何ら今日の国鉄危機を解決する手段にならないことを百も承知で、どのつまり国鉄二〇万人台体制にむけた合理化、要員削減など臨調路線推進を宣言する仁杉総裁を弾劾し、国鉄労働運動破壊攻撃と断固闘いぬく決意を明らかにするものです。

何ひとつ展望のない「分割・民営化」論

仁杉総裁は、「民営化」について「競争原理や効率化、利潤追求などの面で望ましく、可能なら民営にした方がいい」とし、「分割」については「国鉄は組織が大きすぎて第一線の動きがつかめない。コントロール範囲として大き過ぎ、分割した方がいい」と述べています。
しかし、その舌の根も乾かぬうちに「六五年度に借金が三〇兆円を超え、利子払いだけで一兆九千万円にのぼる見通しだが、特殊法人にせよ株式会社にせよ、利潤が出なければしょうがない」「機能別、島別、本州内の輪切りなどが考えられているが一長一短がある。分割して赤字では困ると述べ、「分割・民営」に何ひとつ自信も展望もないことを吐露しています。

にもかかわらず、結論として「分割・民営論は（国鉄内で）タブー視されてきたが、われわれとしても案をつめて監理委にもついでいきたい」との決意を述べるとともに、新採ストップ、退職者不補充私鉄並みに効率化し、「六五年度二六〇二七万人」にすると断言しているのです。
危機ゆえに労働者に犠牲を転嫁し生きのびようとする日帝・国鉄当局

一九八二年七月三〇日、第二臨調は国鉄「分割・民営化」をはじめとする基本答申をうち出し、これをうけた政府は九月二七日「五年以内の国鉄改革」をふくむ行革大綱と国家非常事態宣言を発表「職場規律の確立」など十項目の緊急対策をうちだし、次々とこれを実施してきました。
仁杉総裁は、これまで「分割・民営化を阻止するために、やれるだけのことをやる」といいなし、慣行・既得権剥奪、合理化を強行してきました。すなわち、国鉄「赤字」の責任が「タルミの国鉄職員」にあるかのようにいいなし、「職場規律の確立」を口実とした時間内入浴の禁止、各種手当、目扱の休みの剥奪をはじめ、多くの既得権を奪いとつたうえに、ワッペンへの介入をはじめ名札の着用まで強制してきました。

さらに、乗車証、現協、昇給など各種制度を改悪し、59・2を中心とする合理化の強行によって、八三年度を見ても計画を一万五千人も上回る四三五〇〇人を削減してきました。
そして、六月五日には「一時帰休」「出向」「退職勧奨」を柱とする「余剰人員対策」を発表し、生首さえ切ろうとしています。
その上で「分割・民営化」というのです。
仁杉総裁は「分割・民営化」で恫喝し、やりた放題のことをやつたうえで、改めて臨調の「分割・民営化」路線推進の決意を表明したのです。
このことは、体制的危機にあえぎ、そこからの脱出をかける政府・支配階級にとつて、一切の犠牲を労働者に転嫁し、侵略戦争につき進む以外に生きられないことを示しています。

反動勢力による戦闘的国鉄労働運動破壊をうち破れ
われわれは、鉄建公団総裁から西武鉄道に天下りした後、国鉄総裁となり、政府・自民党、臨調路線の尖兵となつて国鉄労働運動破壊に血道をあげる仁杉総裁の「分割・民営化」宣言を弾劾し、いかなる攻撃をもはね返す組織体制を構築しなければなりません。
と同時に、口先では「分割・民営化を阻止するため」と称しつつ、現実には自民党と共闘する、「外交線対策」で「幹線だけ残ればいい」と「分割・民営化」方針を推進する動労「本部」革マルの追放・一掃をかちとろうではありませんか。

国鉄総裁 分割民営化に賛成

具体案策定を表明

「採算性などなお問題」
（6/22 朝日）

1984年(昭和59年)6月22日 金曜日
仁杉 国鉄総裁
国鉄総裁は、六月二一日、日本記者クラブで講演し、国鉄の「分割・民営化」に賛成するとの発表を行いました。...