

人民労働者だけを助けたばかり

日刊労働新聞
7月24日
労働者

動労千葉

85.6.21

No. 1970

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）七二〇七

「分割・民営化」攻撃の反動的な本質を暴露する

国鉄「分割・民営化」一十万人首切りをめぐる闘いは、七月監理委員会の最終答申、十二月国会への法案提出、八七年「分割・民営化」として、いよいよ決戦の情勢が煮つまっている。われわれは、「分割・民営化」攻撃の反階級の本質を見抜き、日本労働運動の未来をかけて闘いぬかなければならない。

十万人の人減らしで借金は倍増

監理委の最終答申の骨格は、①八七年度「分割・民営化」②職員数二〇万人前後と八万人の余剰人員の特別立法措置③約三五兆円の債務を国と新会社負担及び資産売却までまかなう④スト権は認める、というものである。

年度	単年度赤字	長期債務	職員数
七九	八千二百億円	十二兆円	四二万人
八五	一兆七千億円	二三兆七千億	三二万五千

第二臨調、監理委の「分割・民営化」攻撃は、国鉄の財政状況について見てみよう。

すなわち、一九七九年から六年間で、十万人以上、実に四人に一人の人減らしを強行したにもかかわらず、赤字、借金は倍以上にふくれあがっているのだ。この最大の要員は長期債務の利子支払いなのである。

膨大な債務は借金による設備投資

国鉄財政危機の元凶である長期債務を生み出した最大の原因は、歴代自民党政府が新幹線建設や貨物輸送設備など、大企業への大型設備投資等を国鉄の借金ですすめ、国鉄を食いものにしてきたことにある。

とりわけ、田中角栄の「列島改造」計画は、一九七三年度だけで前年の約三倍にのぼる十兆五千億円もの過剰投資を行ったように、借金を積み重ねることによって利子支払いが増え、ふくれあがる単年度赤字の穴埋めにまた借金をしてきたことの当然の結果なのである。

「分割・民営化」論の破産性を示すもの

監理委は、現在二二兆円の長期債務は六一年度

まで三五兆円と見込んでいる。

これ自体、赤字を承知で国鉄がよいこんだ青函トンネル、本四架橋、さらには二兆円の退職金、年金支払をあらかじめ上乗したベテンのものであるが、こうした長期債務について国が十七、十八兆円、新会社で計十兆円を負担し、残りの七、八兆円は国鉄遊休地などの資産売却でまかなうとしている。

つまり、監理委にとっては「分割・民営化」後の新会社の経営が成り立たねばならず、長期債務の解決が大前提である。しかし、長期債務問題があらかじめ解決するならば国鉄財政の破綻もないわけであり、ここに「分割・民営化」論の破産的絶望的性格が現われている。

だからといって、「分割・民営化」を縮めるわけはなく、第二次提言で「最終的には国民の負担を求めざるを得ない」としたように、結局は「国からの援助」＝税金でまかなうということと同時に、国民に負担を求めるということは、「効率的経営形態が確立されない限り、国民の納得が得られない」として、国鉄労働者に対する徹底した人減らし、合理化、首切りを推し進めてくることは明らかなのだ。

まさに、国鉄「分割・民営化」は、膨大な赤字のツケを全部、労働者人民に押しつけ、同時に、国鉄労働者を徹底的に切りすてる反動攻撃以外のなにものでもないのだ。

監理委改革案

6万人転職あつ旋

今年度から先行実施

「分割・民営化」あり前...なる前宣伝が連日くり返されている。これぞ中曾根のやり方。

再建監理委の最終答申案固まる

20兆円のシケ、国民に

乗客どうなる 国鉄6分割

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ