



# 動労千葉

85. 6. 22

No. 1971

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）二九三五〇六（公衆）〇四七二（22）七二〇七

# 「分割・民営化」強行断行 国鉄「分割・民営化」阻止 三里塚二期着工の北内プロジェクト

## 大株主前提で「整備新幹線」

## 許すな、7月答申

**「分割・民営化」攻撃の反動的な本質を暴露する**

国鉄再建監理委員会は、「六二年度に国鉄を全国六ブロックの特殊会社に分割・民営化」する最終答申を打ち出そうとしている。六年間で十万人の人減らしを行い、膨大な利権をあさってきた日帝・自民党が「分割・民営化」の過程で国鉄を骨まで食いつくそうとする攻撃を断じて許さず、徹底的に闘いぬこうではないか。

### 国鉄を六ブロックに分割・民営化

監理委の分割案によると、本州は三ブロックとし、「東日本ブロック」は東北・上越新幹線のほか、山手線、東海道線（東京―熱海）、中央線（東京―塩尻）、東北線、奥羽線、信越線、上越線などで首都圏は分断しない。

「中部日本ブロック」は東海道新幹線を中心に東海道線（熱海―米原）、中央線（塩尻―名古屋）紀勢線（亀山―新宮）など。

「西日本ブロック」は大阪の環状線、山陽新幹線（新大阪―博多）のほか、東海道線（米原―神戸）、北陸線（米原―糸魚川または直江津）、山陽線（神戸―下関）、山陰線（京都―幡生）など。

本州以外では、北海道、四国、九州をそれぞれ独立させるとし、さらに「東日本ブロック」のうち常磐線以南の房総ブロックを切り離して独立会社にする事も検討中、としている。

しかし監理委は、この案どおりに独立した場合、東海道新幹線をもつ「中部ブロック」以外は赤字となることから、三社の収支バランスをとるため、新幹線について格差をつけたリース方式を採用するとしている。

### 「整備新幹線」計画の反動性

こうした「分割・民営化」方針と同時に、われわれが見ておかなければならない点は、八五年度国家予算に、それまで査定がゼロであった「整備新幹線」計画について一二八億円の工費がつけ加わったことである。

新幹線整備五線とは、東北（盛岡―青森）、北海道（青森―札幌）、北陸（東京―富山―大阪）九州（福岡―鹿児島）、九州（福岡―長崎）の各線である。石油ショック、七四、五年の恐慌等、財政危機の深まりの中で、当初「凍結」となっていた整備新幹線について、自民党の抵抗で臨調基本答申では「当面みあわせる」と後退、それが、

八五年度予算では「計上」にいたるのである。

莫大な経費を要する新幹線建設は、唯一黒字の東海道・山陽新幹線が三六〇〇億円（八三年度）の収益をあげているもの、並行して走る在来線はほぼ同額の赤字を生んでいるように、整備新幹線の建設がさらに膨大な赤字を生み出すことは明白なことである。

二二兆円の借金をかかえながら、採算のとれないプロジェクトに十兆円の金を使い、八五年度中にも北陸、東北の二線について着工するという意図は何なのか。

### 「国鉄再建」はまっ赤なウソ

「再建論議」の目的は労組への転向誘導

それは、昨年末段階で「整備新幹線の八五年度着工の前提として並行する在来線の廃止」決議を行った自民党の姿勢、さらには、整備新幹線促進議員連盟会長・二階堂の「政治生命を賭けている」との発言に象徴的に示されているといえる。

国鉄は、新幹線をつくるために借金を抱え、その利子が雪ダルマ式にふくれあがることにより、財政を圧迫し、在来線の赤字もしいこんできた。そしてさらに、採算の合わない整備新幹線について政府は「財政投融资」という形のまま、国鉄の借金としておしつけようとしている。

まさに、「分割・民営化」のまえに、うまいところは全部いただいてしまおうというものである。このことから、「分割・民営化」は国鉄再建のためなどではなく、十万人の国鉄労働者の首切りを強行し、国鉄労働運動を解体するとともに、最後に国鉄に群らがり、骨のずいまでしゃぶりつくそうとするものである。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！

6月29日土 33回 労働学校 講師・経済学者 村越敬二氏 資本主義と社会主義(1)