

シリーズ  
(その2)

# 国鉄連8法案を粉碎しよう

【臨時国会に再提出される予定の国鉄関連8法案】

- ①国鉄改革法案 ②旅客会社、貨物会社法案
- ③国鉄清算事業団法案 ④再就職促進特別措置法案
- ⑤新幹線保有機構法案 ⑥国鉄改革法等施行法案
- ⑦鉄道事業法案 ⑧地方税法改正案



86. 6. 14

No. 2266

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

国鉄当局は、全国の職場において「今やめればトク」などのデマとペテンを弄した「希望退職者」の生みだしに血なまこになっている。すでに、国鉄関連法案「特別措置法」に二万人の希望退職計画について再就職先の保証もないまま国鉄労働者二万人、その家族八万人を国鉄から放り出し、路頭に迷わせる退職強要・首切り以外の何ものでもない凶悪な攻撃であることを明らかにしてきた。総選挙後の臨時国会に再提出されようとしている関連八法案の凶暴な本質を暴くシリーズの第二回目は今号では、「分割・民営化」の基本方針を決める「国鉄改革法案」をみてみよう。

## 分割・民営化の基 本方針を規定した 最大の悪法Ⅱ「国鉄改革法案」

●「国鉄改革法案」の骨子

再建監理委「答申」を上まわる  
悪らつな内容

先ず「国鉄改革法案」の骨子をみると、

- ① 現国鉄の二四分割・特殊法人化（国鉄全額出資の株式会社）→株式放出→純民営化、国鉄清算事業団が債務処理、資産処分、合理化などを担う・・・などを規定
- ② 日本国有鉄道法の廃止  
事業目的を「公共の福祉の増進」から「効率的な経営体制の確立」へと変更
- ③ 労働者の選別・振り分け（全員解雇→選別再雇用）
  - (1) 新会社の設立委員が現国鉄を通して労働条件、採用基準を提示し募集する。
  - (2) 国鉄は、各会社ごとに移行者を選定し、名簿を設立委員会に提出する。
  - (3) 設立委員がこの中から選別→「採用通告」
  - (4) (2)、(3)で二度も選別、そして、これの実質的権限は運輸大臣（三塚）一人に委ねる。

以上からなり、内容は旅客の六分割・民営会社、貨物の分離、六千億円の株式放出、国鉄清算事業団による債務の処理、土地資産の売り上げとばし、余剰人員対策→首切りの促進からなり、再建監理委による分割・民営化「七・二六答申」そのものであり、分割・民営化の総論的な基本方針を定めた法案としてある。

●「国鉄改革法案」の反動性

全員解雇→選別→再雇用の  
十万人首切り法案

①二度の選別で10万人の首切り

この法案の最大の問題点は、三十万国鉄労働者

に対して十万人の首切りを行うために選別・振り分けを行うということだ。われわれ国鉄労働者は、国鉄と新会社の設立委員という得体の知れない首切り人によって、二度にわたって選別・振り分けされる。まさに全員解雇→選別→再雇用の十万人首切り法案である。

②支配者の独裁→やりたい放題

第二に、この選別・振り分けの過程において、現国鉄に存在する労働組合の交渉権限は一切認められず、再雇用か首切りかの決定権は運輸大臣・三塚一人に委ねられてしまうことだ。

③もうけ第一主義の企業に

第三に、日本国有鉄道法の廃止により国鉄は廃止され、その事業目的が現行の「公共福祉の増進」から「効率的な経営体制の確立」に変えられ、いわば国鉄の社会福祉を切り捨て、利潤追求、もうけ第一主義にぬりかえようというのだ。

④狙いは国鉄労働運動解体→産報化

第四に、何の展望もなく「とにかく分割」の絶叫に終始しているペテン性である。

中曾根→杉浦→松崎による、国鉄労働運動解体→産報化攻撃を許すな！

国鉄当局は、今、ことあるごとに利潤追求、もうけ第一主義を叫び、新マル生教育→企業人教育などを持ち込み、労働者意識・労働組合運動を叩きつぶす攻撃をかけてきている。また、動労革マル・松崎は、この改革法を成立させるため総評・社会党を混乱状態にひきこもうと画策している。最大の悪法「国鉄改革法」の成立など絶対に許してはならない。（以下、つづく）

秋の成立めざす

臨時国会再提出をめぐって

9/2

