

「これが国鉄の始まりだ」



87. 4. 1
No. 2515

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（22）七二〇七

「四月一日」を新たな怒りとゆいの出発点

「四月一日」国鉄分割・民営化が強行される。だが、分割・民営化の大破産、新会社の破産も明白となっており、膨大な借金を振りわけられ、スタート時から赤字経営を強要される新会社で、すべての労働者が劣悪な労働条件のもとで、すさまじい首切り合理化＝要員削減、果てしない労働強化の中にたまたまこまれようとしている。「四月一日」を怒りの日とし、新たな闘いに決起することが、すべての労働者に求められている。

分割・民営化の失敗・破産に

断末魔の叫びをあげながら

「四月一日」を強行

運輸省は、三月十三日、新会社における経営見通しなるものを発表した。それによると「六二年度は全社とも黒字となり、その後も順調に黒字で健全経営が確保される見通し」との「見通し」だというものだ。

黒字などではなない北海道、四国、九州は国の補助金（三島基金）をうけながらの「出発」であり、三島の肩がわりとして本州三社には長期債務を上乗せし、東日本は三兆三千億円、東海が三兆二千億円、西日本が一兆二百億円もの膨大な借金を引き継ぐのである。新会社の利益など利払いに消えてしまうのだ。なのに、「帳簿上の操作」で、赤字から、とたんに黒字などという労働者人民を愚弄したベテンがいつまでもまかりとおるわけがないのだ。

新会社のトップ人事などは、もつとデタラメだ。本来、昨年中に決めるトップ人事が東日本会社の役員人事などは最後までもめた。マスコミは「経営見通しの悪い民営国鉄に財界人が相次いでシールド込み」「甘い黒字試算」に経営のプロたる財界人は乗らなかつた」さらに「国鉄民営化は完全に看板倒れだ」「国鉄新生の夢はものの見事に破られた」と報じている。そればかりか「国鉄改革とはこんなものだったのかという幻滅感が国民の間に広がることをおそれる」—毎日

民営国鉄、苦しいスタートに

累積債務ズシリ

大半赤字線
先行き多難
過疎線多く請
合理化課題
規模は最小
車との競争
国鉄改革
「何んたの国鉄改革だ」

初年度の資金不足
東日本 条件は有利だが負担も
東海 売
北海道 割
西日本
四国
激しい私鉄・空の競争
協力がカギ

自民党の整備新幹線への介入が堂々とやられており「新会社はすでに「発車」前から政治の荒波がおしよせている」—朝日、とまでいわれており、再建監理委・亀井の「新会社を成功させるのは経営者が政治介入を許さない決意をもつことだ」との弁もシラジラしいばかりである。

自民党や財界ばかりではない。中曾根のいいなりにあって国鉄労働運動解体攻撃としてあった「国鉄改革」を問答無用の力づくでメチャメチャにおしすすめてきた国鉄内部にも「改革という名のもとに、国鉄を食いものにされたという挫折感が深く広がっている」—読売

何よりも、行革推進の責任者・瀬島龍三がいみじくも「国鉄改革は失敗した。十年後に識者が現れ、再編の必要がある、とため息をついた」—毎日

労働者を虫ケラのように扱ってきた連中は分割・民営化の失敗・破産に断末魔の叫びをあげながら「四月一日」を強行したのである。

闘って自らの生活と権利を守りぬく

百名以上の自殺者、当局・組合一体となった希望退職攻撃などで職場を心ならずも去った仲間が三万をはるかに上回る状況は全職場を完全に荒廃させてしまった。そのうえで、東日本会社の社長・住田、監査役・柴田—鉄道労連委員長・革マル松崎の布陣をみると、四月一日以降も動労千葉、国労をたたきつぶすことだけを最優先させている。大不況と大量失業の時代が到来する中で、松崎がめざす自民党を支持する鉄道労連や全労協の「労使協調」路線は、労働者の犠牲のうえに労働貴族—組合幹部が保身を図ろうというものだ。

労働者が無抵抗で資本や鉄道労連に服従しているならば、無権利と「黒字」をかかげた果てしない労働強化の中で死ぬまでコキ使われるのだ。今や、闘って自らの生活と権利、雇用と労働条件を守りぬく以外に、生きていくことができない。「四月一日」を怒りの日とせよ。新たな闘いへの決起の日とせよ。