



月刊 千葉労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

94.4.13 No. 3978

「政・労・資交渉」は国鉄の死に 「政策提言」は国鉄の死に

【三九七五号より続く】

三九七五号では、国労が、「政・労・資交渉和解路線」に大きく旋回しようとしていることについて提起した。七月大会に向けて討議・決定するとしている「交通政策提言路線」は、「政・労・資交渉路線」と表裏をなす、国労としての基本路線の転換の表明に他ならない。従って、今号では、この点について明らかにしたい。

「十二・二四命令」が出された後、「この命令は、運輸省も、労働省も、内閣官房も、JRも全て合意したものだ」ということが半ば公然とささやかれ、それに飛びつくようながたちで、国労が「政・労・資交渉和解」を提起し、これを発端として、それまでは、一部共産党・革同が主張していたに過ぎなかった「政策提言路線」が前面化した。これらは、どう考えても明らかに一連の動きである。国労中央は、権力側が敷いた、国労・清算事業団闘争解体のレールに、そっくり乗っけてしまおうとしていると言わざるを得ない。これは、結果として、必死の思いで闘う闘争団の仲間たちを見殺しにしよう道である。

鉄道政策提言の 行き着く先は？

前号でも述べたとおり、国労は、すでに、「政策提言骨子案」「鉄道交通政策骨子案」を明らかにし、これをもとに東西でシンポジウムを開催する等、運動の中心軸をこの「政策提言運動」に移し始

めている。

そもそも、「政策提言」を組合の側から行ない、しかもこれを運動の基本路線に据えるということに、どのような意味をもつことになるのだろうか。「提言」の具体的な内容は後述するが、今後の交通政策のあり方について、組合が様々提言し、それを実現すると言っても、当然ながら、国労が「交通政策」を実施できるわけではない。交通政策を策定し、実施するのは、政府なり運輸省である。

しかも、国労が勝手に主張するだけでは運動として何の意味ももたない。政府・運輸省とかみ合わなければならぬということだ。だから、まず出てくる問題は、敵の土俵に乗らなければ、この運動路線は、一切が始まらないということになる。つまり、この路線は、その出発点からして、国労がこの間の主張を引き降ろすことぬきには成立しようがないものである。そして、「政・労・資交渉」の実現のために、「悪無限的に繰り返される、その度に、分割・民営化反対の旗を降ろし、次は解雇撤回の旗を降ろし、その次は反連合の旗を降ろし、ストライキや職場闘争の旗を降ろし……と、政府・運輸省が認めてくれるまで、後退に後退を重ねることになるのは火を見るよりも明らかである。

そもそも、「鉄道交通政策」の実現など、到底国労だけの力で、政府やJRを相手にわたりあえるものではない。そこから「政府・連合・JR連合、マスコミが味方」という論理が出てくるのだ。そし

て、この論理自身が、さらに、政府や連合路線への後退を加速することになる。

総評が解体され連合体制となつて、労働運動が「制度政策要求」のみに純化された結果、ストライキや職場闘争どころか、「反対」「撤回」「粉碎」の言葉すら消えて無くなってしまったのではないかと、国労も同じ道を歩み始めようとしていると言わざるを得ない。

闘いの放棄が 始まっている

現に、国労は、JRが「新たな十万人首切り合理化」攻撃を開始し、職場では過労死が続出し、また、高齢者に対して、「出向」「退職前提休職」等、問答無用の首切り攻撃が行なわれている事態にもかかわらず、何ひとつ反合闘争の方針を提起していない。これも、「闘いの方針」ではなく、「適正要員の配置」などと称して、「鉄道交通政策提言」の一項目となつてしまふ、政府に「提言」し、お願いする課題となつてしまつてい

るのである。安全問題についても同じである。「政策提言骨子」では、

「内閣総理大臣直属の『鉄道事故調査委員会』や『労使共同で総点検を行なう『事故防止委員会』の設置」を「提言」している。これも、「闘いの課題」ではなく、「政・労・資一体で取り組む課題」となつてしまふ。これが、「政策提言路線」の行き着く先である。

政府・JRの鉄 道政策を推進？

しかし、そればかりではない。「鉄道交通政策」を国労の側から提言するとなれば、政府やJRの鉄道政策を国労が積極的に推進するということ関係にならざるを得なくなる。この運動には、かつて、労働本部が、分割・民営化政策推進の先兵となつた二の前に国労が陥りかねない危険性すらある。

実際、国労が提起する「鉄道交通政策」の内容は、この間明らかになされている運政審の「鉄道復権論」やJR東日本の主張とより二つの内容となつてい

● 結成15周年
記念集会
○ 4/24 (東京)
○ 5/1 (大阪)

● 4.23 朝鮮侵略
反戦集会!
○ 4/23 18時~
検町公園 (六本木)

● サル協総会
○ 4/18 13時~



(3/24 千葉市文化センター)

離した上下分離の全国一社制とし、政府が五一%の株を保有する特殊会社とする」と「提言」するが、これは、次のとおり、J R東日本会長住田の主張と、字句まで含めてうり二つである。「鉄道を駅や線路、信号などの下部構造と、要員や車両などの上部構造に分離して、上は民間会社、下は国がもつという……上下分離でない」と今後の鉄道事業は成り立たなくなる」（二月十四日付読売新聞、住田のインタビュー）

これは、国労も住田も同じく言うように、今年一月に民営化された「ドイツ国鉄」方式を年頭においたものであるが、ドイツでは、この「上下分離」方式の民営化の結果、現在、三六万八千人の職員のうち、十二万人の首切り問題がもち上がっているのだ。

鉄道の国際貢献の行き着く先は

また、「『国際貢献』のために、『国際鉄道技術交流委員会』を設置する」との「提言」は、明らかに、運政審答申で主張された「開発途上国に対する運輸関係国際協力」の今後のあり方と進め方、「『運輸関係国際協力案件発掘・形成調査団』の形成」と対応した「提言」である。しかし、九一年運政審答申が、それまで項目すらなかった「国際部会答申」を初めて設け、それに全体の半分以上のペー

ジを費やした目的は、国労の言うような「国際貢献」のためなどでは断じてない。

言うまでもなく、これは、唯一の生命線としてのアジアをいかに日本の勢力圏にとり込むか、アジアの市場や資源や安価な労働力をいかにして支配するか、いかにアジアに日本の権益を確立するか、それも、現在の朝鮮情勢に見られるようなアメリカとの厳しい対抗関係のなかで、日本がいかにかちぬくか、という、明確な国家意志に貫かれた政策に他ならない。そこから、「新たな満鉄政策」として、「鉄道の進出」が浮上した。背景は、自衛隊の海外派兵と全く同じ理屈である。

「見直し論」の背後にあるものは

また、前項で述べた「上下分離の一社制」の主張も、分割・民営化体制が矛盾を吹き出し、二進も三進もいかななくなってしまうというところもさることながら、より大きな背景としては、小澤の「日本改造計画」路線と符号して浮上してきた問題である。

「日本改造計画」の重要な柱となつていのは、日本のように「危機管理体制」「有事即応体制」がないのは「普通の国家ではない」という主張である。当然にも、現在の七分制体制のまま、有事や危機に即応できるか否かという問

題が問われざるを得ない。分割・民営化に当たって、最も激怒したのは防衛庁であったと言われている。要するに、念頭にあったのは、有事に当たつての軍需輸送の確保という問題である。

「鉄道の復権」と言われ、さかんに喧伝されていることは、このような脈絡のなかでとらえなければ、その真の意図を見失うことになる。

国労の「政策提言路線」は、様々な幻想をふりまきながら、結局は、以上のような動向と闘うのではなく、逆にそっくり与してしまつた結果にならざるを得ない転落の道である。もちろん、そうなつたときに、「清算事業団問題」などは、「労資関係の正常化」や「二〇二億損倍問題」との取引どころか、遠く背後に消し飛んでしまうことになる。

背景は、激動する情勢への屈伏

つまり、「政策提言路線」の背景に横たわっているより深刻な問題は、現在の情勢と、そのなかで国鉄労働運動がおかれた状況を見誤っているということだ。もっと正確に言えば、見誤っているというよりも、充分承知しているが、意識的に、真正面から見ずえることを避け、現在の情勢を、得手勝手に都合のいいようにだけ解釈して、「政策提言路線」の妥当性を

無理やり導きだしているのである。「政策提言路線」なり「政労使交渉路線」に転換する根拠として国労は、「国内外の情勢が鉄道追いつ風時代に変つた」から「鉄道政策の積極的展開のチャンスだ」というのだ。しかし、この点については、前項で見たとおりである。

分割・民営化攻撃が開始されて以降の全経過が物語っているとおり、政府・権力、J R当局は、国労を「解体の対象」としてしか見ていない。否むしろ、分割・民営化のときにやり残した国労や清算事業団闘争の解体をもう一度やり直そうとしている。このことを真正面から見すえなければならぬ。「大失業時代」を前に、十年に及ぶ、不屈の解雇撤回闘争が、清算事業団労働者によつて貫かれていたことを恐れているからだ。清算事業団闘争が鬱積する怒りの結果集軸になることを恐れているのである。一切の幻想を押し、貫いてきた道を進むことこそが、勝利への道である。