



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

96.2.23 No. 4347

「9年度問題」

国鉄闘争の正念場 とは？ 下

【四三四〇号から続く】

三島・貨物・事業団

マスコミは、すでに「不採算線区は全て廃止するか国が補助するしかない」と言い始めている。この論理でいけば、四国は鉄道全廃、北海道や九州は、札幌・福岡周辺しか鉄道が残らないということだ。鉄道貨物輸送も全廃するか国がやるしかないということになる。しかも「整備新幹線の基本スキーム」では、平行する在来線はJRから切り離すということが前提となっている。そうなれば、貨物列車の輸送ルートは寸断されてしまう。

また清算事業団では、二千名の職員に対し、解散を前提とした調査が始まっている。アンケート用紙は、「再就職を希望する」「退職する」という項目だけ、引き続き事業団に残るといふ項目はない。結果は、九割が公的部門かJRへの再就職を希望しているが、政府の打診に対して受け入れる返事は全く無いと言われている。しかもこれは、一〇四七名問題と一体の問題にならざるを得ないことだ。

「和解情勢」の本質

「二〇二億合意」以降顕わになったJR体制の分裂という問題も、十年目をめぐる危機を背景としたものだ。政府・運

輸省は、「九年度問題」が爆発する前に、一〇四七名問題や革マル問題に「決着」をつけておかなければ大変なことになると考えている。また、支配階級の利害から見ても、国家の存亡・体制の存亡に係わる問題として「九年度問題」を処理しなければならぬときに、もはや、個別企業の利害しか考えないJR東日本や、セクトの利害しか考えない革マルを放置しておくことはできないのである。

いかに困難なときも原則を貫いた動労千葉の闘いが敵を追い詰めているのだ。仮に、動労千葉や国労が膝を屈していたら、「二〇二億合意」以降の情勢は絶対に起きなかつたことだ。孤立無援のなかで起ちあがった一波・二波のストを始め、この十年間の動労千葉の闘いが、国鉄闘争全体を牽引して、今日の地平を創りあげたことについて、われわれは、改めて自信と確信をもつことができる。

しかし、はつきりと見なければいけないもうひとつの面は、分割・民営化の大破産を発火点とした、大きな変化の矛先は、つきつめたところ結局、国労や動労の破壊という方向に向かうということだ。今始まっていることは、明らかに「第二の分割・民営化」と言うべき事態だ。確かに敵の側は矛盾を抱えきれなくなり、土壇場に追いつめられている。矛先は、JR東日本やJR総連に向けられているかのように見える。しかし、国鉄労働運

動を解体し、労働運動全体を産業報国会化しようという支配階級の目論みは何ひとつ変ってはいない。この点を真正面から見すえなければならぬ。「和解情勢」とは、この十年間の闘いに決着つける大きなチャンスでもあり、同時に、闘いの構えがひとつでも崩れれば、国鉄労働運動が解体されかねない危機を孕んだ情勢でもあるということだ。

裏切りの原点に回帰

JR総連・革マルは、決定的な危機にたっている。昨春秋以来彼らは、「学ぼう歴史の真実を！闘おう国労解体を！つらくろうJR型労働運動を！」なるスローガンを掲げ、「国労との新たな闘いの開始」「国労IIカメイ組合の最後の解体を」「職場におけるカメイ組合との平和共存を打破する」等叫びたて、他方、「ワークシェアリング運動」に全面的にのめり込んでいる。

これは結局、「第二の分割・民営化攻撃」を前にして、かつての分割・民営化に対する裏切りの原点に回帰したということだ。「国労解体」も「ワークシェアリング」も、資本や支配階級が最も意図するところをその先兵となつて担うことによつて、何とか延命しようという方針に他ならない。労働委員会ですら不当労働行為と認定したことを「不当労働行為でも何でもなし」と主張して「国労の最後の解体」を叫ぶ論理や、五五才からの賃下げも、地域間異動も、多能化も全てワークシェアリングで理性的な選択の道だと主張し、「軍需生産でもなんでもして雇用を守る」と公言する論理など、政府・支配階級ですら言えないことをその先兵となつて主張しているのである。

しかも、社会党が崩壊し、ぼう大な労働者の怒りが行き場のない状況のなかに放りだされ、連合が危機と屈服を深めて

JR総連解体を！

しかしこれは、支配階級の側からも、JR東日本と革マルの結託体制が、ある意味でJR体制の最大の矛盾として認識され組上にのせられるという、JR総連にとつて背筋の凍るような事態のなかで選択された道だ。支配階級にとつてみれば、革マル問題の決着と無関係には「九年度問題」の方針策定も、一〇四七名問題の「決着」も考えられない状況にある。昨年末にはJR東労の組織分裂が起き、一万人とされる管理者組合員を始め、JR東労の組合員自身が、自らの所属する組合がいつ瓦解するか様子をつかっている状態だ。また、二月に開かれたJR東労中央委員会で総括答弁にたつた島田書記長は、「東労組は九五年において孤立を余儀なくされた。連帯を求めても連帯する相手がいない。行動を起こしても益々孤立するだけだ。だからわれわれの戦略は組織を守ることだ」と、惨めな泣き言を並べざるを得なくなっている。

JR総連は足元から崩壊し始めている。支配階級が狙っているのは、あまりに異様な革マル結託体制を解体して、純御用組合をつくることだ。だからこそ、JR総連解体の闘いは、国鉄闘争の勝利、国鉄労働運動の再生をかけた決定的に重要な課題である。革マル問題は最大の弱点だ。九六年は国鉄闘争の正念場。JR体制と真正面から対決し、「九年度問題」をめぐる噴出する大変動に、労働者の側から決着をつけよう！