



# 日刊 労働千葉

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・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

97.6.9 No. 4608

# またもや、全面屈服 開始するJR後連革マル

## 債務の「JR負担」

日刊労働千葉四六〇六号で既報のとおり、橋本政権は国鉄債務二兆八千億円の「処理方針」について、「国民負担」とともに「JRの追加負担」方針を明らかにした。

国鉄清算事業団の長期債務とは、分割・民営化のドサクサにまぎれて、もともとの国鉄債務二兆五千億円で、鉄建公団や本四架橋の債務などを加えた三七兆一千億円で、「国鉄長期債務」とした中で、清算事業団が引き継いだ二兆五千億円のことで(残りは本州のJR三社と新幹線保有機構へ)。

当初の計画では、清算事業団が一〇年をかけて、土地やJR各社の株の売却によって債務の返済をし、それでも残った一三兆八千億円を「国民負担」とするものであった。

しかし、バブル経済を前提とした「解決案」であったこと、年間一兆円を超える利払い、利率の高い財政投融資からの借入の繰り返しによって、それが今、二兆八千億円となって、国民負担が二〇兆円を超える見通しとなり、分割・民営化体制の破綻、矛盾の「処理」の先送りができない中で、今回の「JR追加負担」となったわけだ。始めから、政府や支配階級の

考えに、「国鉄の再建」「赤字の解消」などはない。中曽根が雑誌のインタビューで答えたように、国鉄労働運動を解体することが目的であり、鉄道の本質を漁り、食物にする構造は今日なら変わってはいない。清算事業団の長期債務さえ、金儲けの対象だ。普通、倒産したら少なくとも利払いなしだ。それどころか、清算事業団の赤字補填で銀行と国庫が儲けて、それで長期債務が増えたのだ。

## 反対→協力から その失兵に

当初、JR総連・革マルは、「国鉄改革を担い、牽引してきた私達は、その責務をもって国鉄改革を完遂」するとして、「整備新幹線着工財源や国鉄清算事業団債務のJR負担には反対する」「JRを第二の国鉄にしてはいけない、旧国鉄の倒産を教訓に据え、JR東労組は断固反対」としていた。

ところが、ここ最近そのトーンが急激に落ちてきている。その答えはあまりにも簡単だ。旧国鉄の長期債務問題、清算事業団一〇四七名問題の一括解決をかけた、第二の分割・民営化攻撃ともいえるべき、正面突破をかけた新たな国鉄労働運動解体攻撃という、橋本政権の「本気」の前に、国鉄分割・民営化当時のように、真っ先に震え上

がっているからだ。新たな「JR負担」とは、JR本州三社の経常利益を吹き飛ばしかねないものだ。そもそも「JR追加負担」とは、国鉄改革法に基づいて国鉄分割・民営化の時に決めた債務の負担を変えするという「国鉄改革」の枠組みが変わるとのことだ。

## 「改革の崇高な理念」

「改革の崇高な理念」「国鉄改革を完遂」し、「不当な政治介入」を許さないのであれば、JR総連は、この「JR負担」について最後まで反対しなければ大ウソつきである。ことあるごとに、JR総連・革マルは国労に対し、「国労は変質した」「自民党権力者・悪徳経営陣に身を売った国労」と口汚く書き連ねるが、権力や当局の攻撃の前にすぐ「変質」「路線転換」するのは一体どちらなのかが今回のことでまた明らかになるはずだ。

JRの追加負担について本州各社の社長は表向き「反対」だが自らの地位を守るためには「了解」だ。政府の方針に逆らうJRの社長は「更迭」だからだ。「松田社長を守れ」、そのためには、JR負担はしかたがないとでもいうのか。当時の労働革マルが分割・民営化の最先兵として生き残りをかけたように、結局のところは、生命線であるJR東日本と

## 「JR」の 「後連」

二兆八千億問題を、労働者、国民に責任転化する、まして再び国鉄労働者に対する合理化や首切りの手段にすることを許してはならない。

われわれは、国鉄清算事業団の累積債務、「国民負担」「JR追加負担」問題を、国鉄分割・民営化の本質、「国鉄改革」のペテン性を満天下に明らかにするものとして活用し、そして、政府・運輸省、財界、JR当局、JR総連・革マルの大陰謀を暴ききり、首謀者共に責任を取らせなければいけない。

今こそ、国鉄分割・民営化で自ら職場を去った二〇万人の間、何よりも自ら命を断った二百人の仲間の怨みと、怒りを晴らすときである。二兆八千億問題を、逆に闘いの武器として、国鉄闘争―清算事業団闘争の勝利にむかってトコトン闘いぬこう！

