

昭和五年二月一日第三種郵便物認可

発行所 社会通信社

発行人 滝野 忠

東京都千代田区飯田橋4の4の8朝日ビル401号室 電話(03)26117079  
振替 東京0158431 労金 東京労金本店No50234

購読料 月額400円 6カ月前納制

### 〈もくじ〉

#### ■券頭言■

大衆運動の高揚に全力を.....2  
さあ、闘う指導部をつくりあげた.....3

「分割・民営化」は誰のためのものか.....5  
——国労第五〇回臨時全国大会から——

資料1 国労第五〇回臨時全国大会.....11  
——国鉄「赤字・破産」論の偽瞞——

資料2 国労の団結と統一を守り、闘いぬくアピール.....12  
国労第五〇回臨時全国大会.....

資料3 国民のみなさんに訴えるアピール.....13  
日本社会党千葉県本部第五一回定期大会.....

資料4 国鉄国会における闘争強化の要請.....13  
自治労鹿児島県職員労働組合(一九八六年一〇月).....

資料5 国鉄分割民営化を阻止する緊急行動と.....14  
闘う労働戦線統一をかちとるための意見書.....

資料6 国労第五〇回臨時全国大会方針.....14  
当面する情勢に対する緊急方針.....

資料7 国鉄闘争強化をめざす「労研センター」のアピール.....16  
国労新橋支部緊急分会会長談.....

資料8 第五〇回大会アピールを支持する決議文.....18  
全道労協国鉄再建闘争本部(一九八六年九月一三日).....  
当面する国鉄再建闘争の具体的取り組みについて.....

◇編集部だより◇.....10

# 刊 旬 社 会 通 信

NO.315

一九八六年一月一日

一九八六年一月一日発行  
(毎月一日・二日・三日三回発行)

## ■巻頭言■

## 大衆運動の高揚に全力を

国鉄「改革」は、憲法体制の基礎を直撃する。「平和の砦」である社会党、総評の階級基盤を揺り動かす。したがって、階級闘争は激烈な様相をおびる。すでに、その兆しは二つの側面であらわれている。

第一は支配階級の動向だ。同日選挙の結果、そして中曽根が「八六年体制」を口にし、「左にウイングを伸ばす」と臆面もなくいい始めた。

第二は職場労働者の動向だ。政治反動の強化は、全国民への搾取強化、民主主義破壊となつてあらわれる。なかでも国鉄労働者をもっともよく「訓練され、結集され」ている。自覚的労働者の数と質は、あの「安保・三池の闘い」をはるかに上回る。

国鉄労働者が一九八一年いらい英雄的ともいえる「労働者魂」を発揮していることが、その証明だ。さらに彼らは十月九日・十日の国労臨時全国大会で、国労の歴史的伝統を闘いに生かすことを決定した。

労働者階級と支配階級の闘いは、こうしていま、新たな局面を迎えようとしている。大衆が自発的に動き始めたからだ。しかし、労働者階級の指導部、社会党、総評は動こうとしない。労働者、勤労者の声に背を向け、「面舵いっぱい」の事態が続いている。

過日、国会での「国鉄改革特別委員会」の中央公聴会を傍聴した。社会党議員と社会党の推せんする公聴人の話は、心ある人を悲しませた。勉強もしていなければ、国鉄解体法案を阻止する気魄がまったく感じられないからだ。

国鉄「改革」に反対する運動は、こんにち国鉄労働者と連帯し、多角的・重層的な国民運動として発展している。その中心軸が「国民会議」だ。この「国民会議」は九月九日、十月三日と日比谷で、そして十月一三日には明治公園で集会を開いた。集会後、国会に請願行動をおこなった。参加者には社会党を支持する仲間が圧倒的に多い。彼らは議員面会所前で社会党議員を迎えてくれるだろうことを心から期待していた。だが、彼らの期待は裏切られた。一度ならずも二度、三度まで。

集会に参加するもっとも熱心な社会党支持者から、「社会党は何をやっているんだ」「やる気があるのか」「国鉄労働者を見殺しにするのか」との声が上がり始めている。このままでは社会党はもっとも強力な支持者から見放されることになる。

総評と同様だ。十月十七日、総評は拡大評議員会を開いたが、新聞報道では総評指導部は「国労執行部と具体的に話し合いをするが、(総評)全体としてまとまった(国労支援)運動にもつていけるかどうか、判断を留保したい」と述べたという。

指導部の無為無策を嘆いているだけでは運動は前進しない。肝心なことは指導部を変えることだ。そのためには大衆の圧力が必要だ。国鉄労働者はその模範を示してくれた。われわれは国鉄労働者とともに次のことに全力をあげよう。

第一。国労臨時大会アピールにもとづき、国鉄「分割・民営化」の矛盾、反労働者・反国民性を徹底的に明らかにし、宣伝活動を強化しよう。

第二。国鉄労働者への激励活動を、交流活動、他単産・単組へのオルグ、不当労働行為や安全無視の摘発活動の支持など、あらゆる行動に立ち上がろう。

第三。各地域で「反行革」共闘をめざし、教育、自治体、林野、郵政、医療、高齢者等、その他の仲間たちと条件に応じて共同行動を組み上げよう。

第四。これら大衆運動を地域から盛り上げ、社会党・総評ブロックの再建を勝ちろう。いま重要なことは、これらのたたかいに参加し、すでに大きく前進し始めている大衆運動の高揚をはかることである。

## さあ、闘う指導部をつくりあげた

——国労第五〇回臨時全国大会から——

### 大差で方針案否決

国労臨時大会の焦点は明白だった。「労使共同宣言」締結の諾否、この一点にかつていたからだ。

国鉄労働者は、この歴史的な大会で正しい路線を守りぬいた。「労使共同宣言」締結攻撃をもののみごとに拒否した。本部原案反対一八三票、賛成一〇一票、保留一四の大差で（代議員総数三〇六名。出席代議員二九八名）。そして、闘う指導部をつくりあげた。

当初から本部の劣勢がいわれた。「大会混乱？」との見出しが商業紙におどった背景だ。票決結果は、本部「完敗」を示した。なぜか。

これでは組合運動は不可能

「労使共同宣言」締結の本質が、臨時大会議案（「当面する情勢に対する緊急方針」）にさらけだされていたからだ。「緊急方針」は「労使関係改善のための環境整備」のために「必要な措置」として、次の六点を掲げていた（詳しくは資料5参照）。

(イ) 必要な効率化は推進する。  
(ロ) 余剰人員問題の解決は当面する最大の課題であるという認識に立ち、つぎの取り組みを行う。

- (a) 協定にもとづく希望退職の継続実施。
  - (b) 広域異動については、強制・強要を排し、本人の希望意思を尊重させる。
  - (c) 人活センターについては、同センターが清算事業団に直結するものではない。
- という主旨の調停案を受諾した立場で労使協議をすすめ、諸問題の解決をはかる。
- (ハ) 不当労働行為についての公労委申請を取り下げることとし、仮処分申請などの訴訟を中止する。

(ニ) 点検・摘発行動を中止する。

(ホ) 以上の取り組みを行い、労使正常化について当局との具体的な協議を開始する。その際、労使共同宣言を締結する意思を明らかにする。

本部は「組織と雇用を守る」ため、「労使共同宣言」「雇用安定協約」締結を、このように求めた。しかも、当局は国労の機関紙で「安全キャンペーン」「自殺キャンペーン」をやらなないことを条件としたといわれる。つまり、当局は国労に「無条件降伏」を求め、国労本部はそれに応じたのだ。

これで迷っていた代議員に動揺がおきた。「こんな方針は持ち帰れない」「これでは組合運動は何一つできないではないか」と。

九日、一〇日の方針討議では「反対論」が議場を圧倒した。圧巻は東京の飯島代議員の発言だった。彼は必死に、まさに必死にこう述べた。

「『宣言』や『雇用安定協定』でも、やっぱり一〇万人はいらないとなる。こんな方針の国労では国労に残る人はいなくなる。改革労協の人だって毎日が不安で、非番、明け、非休でも無給でオレンジカードを売っている。

安孫子保線区は七二年のマル生るとき、国労はゼロになった。再建し、一五年で過半数をとった。『全施労は当局と同じだ』と復帰してきた。

国鉄に一三年。国労でたかたかかってきた。まともに昇給したことがない。この方針では

なんのためにやってきたのかわからない。職場のみんなはがんばってきた。だから「宣言」は絶対に認められない。自殺者までださせられて、なぜ本部は黙っているんだ。なぜたたかわないのだ」

最後は涙の発言となった。会場は静まり返り、激励のヤジが鋭くこだました。みんなの心が熱くなり、拍手がとどろいた。しばらく鳴り止むこともなかった。大会はこうした雰囲気の中で進んだ。

#### 立ち上がった組合員

国労組合員は自発的に「本部方針撤回」を求め立ち上がった。大会会場には早朝から、国労のゆくえを心配した組合員が続々と詰めかけた。「今度の大会だけは座しておれない」と、北海道から九州まで、傍聴券に十倍する組合員が集まった。

会場前の広場は代議員激励、そして決起集会の場と化した。大会前夜には、「労使共同宣言」に反対する人びとが集会を開催。大先輩の岩井さんは――

「共同宣言」で雇用の保証はないし、脱退も止まらない。労組の御用化となるだけ。いまはたたかぬことが、階級闘争をたたかうことになる」とのメッセージを寄せた。

国労組合員の自発性に火をつけたのが九月二四日の行動だった。彼らは、この日、本部指導部が意図した「労使共同宣言」締結の動きを粉砕した。九月三〇日の「緊急方針」の提案、中闘での採決。そして「アクションをおこしたい」との言動は、組合員の怒りに火をつけた。臨時大会が千葉の大会とはまったくこととなり、組合員が前面に出てきた背景である。

#### 地域共闘の力も

地域共闘の動きも重要だ。永田町（国会）、三宅坂（社会党）、お茶の水（総評）では同日選挙後、非観論が台頭した。それを口実に「不戦敗」論がばっこした。

しかし国民は違う。「分割・民営化」は生命の問題だ。ローカル線切り捨ては町を村にふるさとを奪う。地域社会を破綻に追いやる。足が奪われ、運賃値上げで軽い財布はらに軽くなる。駅前商店街も死活の問題となる。安全が損われ、サービスは低下する。改札口で「ありがとう」より、事故、安全対策がもっとも重要だ。

国鉄労働者の人権、そして十万人首切り問題は、次に全労働者、国民を襲う。こんなことを許せば、憲法だって議会制民主主義もあやしくなる。

九月以降、「分割・民営化」に反対する地域共闘は飛躍的に発展している。目を見張るばかりの発展ぶりだ。国労臨時大会には、この地域共闘の仲間たちも、「心配。座してられない」と、バスをチャーターし会場に詰めかけた。

国鉄労働者にとって心強いかぎりであろう。このように、地域共闘と職場のたたかいが車の両輪として動き出した。

#### 国鉄労働者をはげます

こうした力が作用して、臨時大会の結果となった。「分割・民営化」反対！を高々と掲げる新執行部が船出した。しかし、たたかいはこれから。国労新執行部を激励し、ともにたたかうことが重要だ。

このためには、国鉄労働者をはげます行動を全国各地で、ありとあらゆるレベルで早急に着手することだ。私たちが身につけてきた理論をたたかいの中にかすときである。

# 「分割・民営化」は誰のためのものか

——国鉄「赤字・破産」論の偽瞞——

「分割・民営化」の真のねらい

国鉄の「分割・民営化」の狙いが、国鉄の赤字解消と鉄道としての再建ではなく、国鉄と国労の「解体」にあることが、「国民会議」を中心とする大衆的反対闘争の広がりと前進のなかでいよいよ明白になりつつある。「分割・民営化」とは、一言でいえば内外情勢（資本主義の矛盾と危機）の新たな展開・激化のもとにおける国鉄「合理化」の現代的形態である。

「分割・民営化」の真の狙いは、以下の点にある。

## I、国労の解体Ⅱ労働運動の全体の「産報」化

これは、「人材活用センター」という名の「強制収容所」へ役員・活動家を「隔離・収容」したり、「雇用保障の条件として事実上国労脱退を「踏絵」としたり、処分の濫発・昇任昇給の差別をしたり、「労使協同宣言」の締結を団交応諾の条件としたり、等々に露骨に示されているとおりである。

階級的労働運動、すなわち労働者とすべての勤労大衆の真の利益と権利・平和と民主主義を守る運動、あるいはそうした立場にたった組織の存在そのものを、露わに事実上暴力的に否認しようとする、文字どおりのファッショ的な不当労働行為、人権無視、組織破壊攻撃である。こうした攻撃を簡単に許すことになれば、つぎは自治労、日教組、民間へと波及すること必至である。

その結果、全民労協主導の右翼的「労戦統一」によって、わが国の労働運動のほぼ全体が、事実上、戦前のファッショ的な「産業報国会」へ呑み込まれてしまうこと必至といつても過言ではない。この意味で、現下の国鉄闘争は、すべての労働組合、すべての労働者にとって、当面全力を集中すべき最大のたたかいであり、またそうでなければならぬ。

## Ⅱ、国鉄の解体Ⅱ独占資本によるいっそのの（これまでの公社制度のとき以上の）国鉄の「私物化」

(1) 駅周辺、中心街隣接地など「一等地」をはじめ、総額で二百兆円は優に超える莫大な国鉄資産の時価をはるかに下まわる超安値払い下げと分捕り。

(2) 国鉄の株式会社化により、鉄道事業を過剰資本の新たな投資・運用先化し、追加の独占利潤（配当益金）を搾取する。ただし、そのためには鉄道事業を資本主義的採算に合うものとする必要があり、したがってそのためには、ローカル線など「不採算部門」の切り捨てなどスクラップ・アンド・ビルド、運賃値上げ、人べらし「合理化」、賃金切り下げ、労働強化、等々のいっそう大がかりな推進が必要となり、また必至となる。

(3) これまで国鉄にふり向けられていた国庫補助金をカットすることによって、その分を軍拡、SDI・大型プロジェクト中心の公共事業、原発はじめエネルギー対策、「海外援助」など、独占資本にとっての「総合安保」のための財源により多く充当可能となる。

## Ⅲ、この反面で、国鉄労働者と勤労大衆への従来以上の負担と犠牲のおしつけ

(1) 国鉄ならびに関連労働者の大量な選別・強制首切りと失業、賃金切り下げ、労働強

化など。

(2) 「格差運賃」の導入、公的割引率の引き下げなどを含む大幅で連続的な運賃値上げ。  
 (3) ホーム、踏切の無人化、検査職員的大幅減らしなど、政策的・資本主義的な「余剰人員」化と要員削減による安全輸送の無視と諸事故の増大。  
 (4) ローカル線や在来線の切り捨てによって、通勤・通学者、子供、老人、身障者など勤労国民の「足」がますます奪われる。

(5) 長期債務処理の名のもとに、政府・独占資本自らがつくった赤字が、国民（赤坊を含む）一人当たり約一四万円もの「鉄道税」として、新たに負担転嫁される、等々。  
 以上のⅠ～Ⅲが、政府・独占資本によって強行されようとしている国鉄「分割・民営化」の真の正体と狙いである。五〇〇〇万署名の反対運動で三千数百万もの支持が得られたのも、多数の勤労国民が、このことを十分肌で感じとっているからだといつてよい。社会党総評、国労中央は、この事実を誠実にうけとめ、確信し、その負託に全力をあげてこたえなければならぬ。

### 「大赤字・破産」論は大ウソ

ところで、こうした「分割・民営化」強行の最大の理由（根拠）とされているのが、国鉄の「大赤字・破産」論であることは周知のとおりである。

八五年度の決算と監査報告書（八六・八・二七発表）も、もつともらしく、そしてその責任を巧妙にすりかえ、あるいは曖昧化しつつ次のように述べている。

「国鉄は過去数次にわたる再建策に基づき経営努力を積み重ねてきたが、昭和六〇年度末における繰越欠損金は一四兆二二二億円、長期債務は二三兆五六一〇億円に達した。このまま推移すれば、今後とも債務は雪だるま式に増大することが予想される。この悪循環による財政破綻を断ち切るため、一日も早く抜本的な国鉄改革を行う必要がある。

今回の改革は、分割・民営化を行い、新しい事業体として健全な経営基盤を速やかに確立することによって、わが国の基幹的輸送機関としての鉄道事業を再生・活性化し、これを二一世紀に引き継ぐという国民的課題であり、国鉄の事業の再建にとつていまや最後の機会であると考ええる。

この『国鉄改革関連法案』の成立が遅れることは、国鉄の赤字がさらに増大し事業の運営に支障をきたすとともに、国民生活に重大な影響を及ぼすことに鑑み、国会における当該法案の審議の促進と早期成立を切に望むものである。

国民におかれては、今回の国鉄改革が鉄道事業の再生・活性化を図るといふ国民的課題であり、将来の国民負担をこれ以上増やさないためにも、一刻の遷延も許されぬことを十分理解され、心からの支援を期待するものである」（一～三頁）。

### Ⅰ、赤字はなぜ生まれ、誰の責任か

だが、はたして国鉄経営は実際のところどうなっているのか、赤字はなぜ生まれ、誰の責任なのか。まず第一にいえることは、第一表が示すとおり、長期債務（借金）に支払う利子を除けば、収支はほぼ均衡（赤字なし）していることである。ということは、この長期債務を処理さえすれば、いわれるとおり、財政的・財源的にはすぐにも容易に可能、「分割・民営化」を強行する必要は毛頭ないということである。

第二は、この長期債務（異積赤字）は、国鉄が現行の公社制度や全国一社制であること自体のために生まれたものでは決してない、ということである。この点でも「分割・民営化」の理由は成り立たない。そうではなくて、一握りの独占資本のための大型プロジェクト（特別需要）提供を主要な中心的目的とする新幹線、青かんトンネル、本四架橋など、巨額な財源を必要とする建設費をすべて借金で賄い、そしてその借金を政府が国鉄に一方的に押しつけ続けてきた結果である（第一図参照）。つまり、政府・独占資本がいわば人為的につくった「政策赤字」である。だから国鉄労働者には赤字の責任はひとかけらもない。

ところが、政府・独占資本は、「経営形態（公社制）」、「全国一社制」「親方日丸」「余剰人員」「ヤミ・ボカ・カラ」等々、巧妙・悪質な宣伝をくりひろげつつ、自らの責任にはおっかぶりするのみならず、責任をまったくすりかえて、「分割・民営化」の強行に狂奔しているのである。

長期債務に支払う利子分を除けば収支はほぼ均衡していること、すなわち各年度とも赤字（単年度赤字）を生まなくてすむことは先述した。早い話し、利子払いを凍結すればすむのである。

あるいは、少し広く考えて、勤労国民の血税から各年三兆円強も支出されている憲法違反の軍事費の約三分の一、あるいは主として独占資本に各年支払われている一〇兆円強に達する国債利子（国債費）の約一〇分の一（第二表参照）をカットして、国鉄財政にふりむけただけでも赤字はたちどころに解消してしまう。

さらにまた、長期債務約二・三兆円にしたところで、年間二・三兆は軽く見込まれる不公平税制の是正（第三表）、年間で優に二・二兆におよぶと一般に推計されている独占資本の円高差益にたいする特別課税をおこなっただけでも、これまたたちどころに解消してしまう。

この意味でも、赤字解消のためには、「分割・民営化」しかないという根拠はまったくない。多くの国民の反対をおしきって強行する必要は毛頭ないのである。ただ問題は、政府・独占資本の責任と負担において、自らがつくった赤字と債務を解消させることにある。そしてそれは、いうまでもなく、院内外の「分割・民営化」反対のたたかひのもりあがりのかんに一切かかっているのみである。

第三に、国鉄赤字の原因が国鉄労働者の「過員」ないし「余剰人員」、高賃金、働きが悪いことなどないことは言うまでもない。この点については、いろいろな機関紙や雑誌やパンフ等々で充分反論済みなので、ここではさしあたり第四表ならびに第二図を参照されたい。

## Ⅱ、国鉄「破産」論は正しいか

「分割・民営化」の最大、唯一の理由が、国鉄が大赤字であるだけでなく、赤字と借金の結果「破産」状態にあるからだとされていることについては先にのべた。

だがはたして、これは本当か。そもそも破産とは何か。

破産とは、「債務者がその財産・労務・信用をもってしても、総債権者に対して、債務を完済できないほど不良な財産状態におちいった」（岩波『経済学辞典』第二版、一〇九四頁）ことを意味する。

つまり、くだいて言えば、破産とは負債（借金）が資産を上廻り、どんなに資産を処分しても負債の返済が不可能な「不良な財産状態」におちいつていることである。



ところが、現実の国鉄の資産は、保有地だけでも一〇〇兆円を越え、さらに駅舎やビル、車両、レールといった有形資産、さらには世界でもトップレベルの情報システムや技術などの無形資産を適正に評価すれば、二〇〇兆円は優に越える。

したがって、八五年度決算時点で二三兆円強の長期債務があっても、差引き約一八〇兆円もの黒字資産が残る勘定となる。これでは、資本家的経営常識からいっても、破産どころか、超優良企業である。この意味でも、「分割・民営化」の理由は全く成り立たないし、その必要もないことは明々白々である。

「分割・民営化」の狙いが、先の一で述べたとおり、独占資本が国鉄を従来以上に「私物化」し、あわせて国労を解体するための、史上かつてない大がかりな陰謀的「偽装倒産」といわれるゆえんである。政府・独占資本・当局が、野党の再三の要求にもかかわらず、国鉄資産の正確な明細の公表をいままお拒み続けているのも、このことが国民の前に暴露されるのが困るからである。つまり「分割・民営化」の強行の最大・唯一の根拠がいつべんに崩れるからである。「非核三原則」「事前協議」と同様に、国鉄「赤字・破産」論もまったく欺瞞である。

### 「分割・民営化」で赤字は拡大

今年の八五監査報告書の特徴は、その冒頭の「提言―明日の鉄道を築くために」（前掲引用）にみられるとおり、八七・四実施予定の「分割・民営化」を積極的に推進する立場を明確に打ち出していることである。前年度の報告は、「現行の経営形態の延長線上では再建できない」という、いわば消極的支持であった。

ところが、国鉄経営の「ご意見番」といふべき監査委は、赤字解消と再建のためには「分割・民営化」しかない、これほど積極的に「提言」しているにもかかわらず、その根拠となるべき肝心の新会社の収支見直しには全く触れていないことである。先ず、このことだけみてもまったく非常識で無茶苦茶で杜撰この上ないといわねばならない。

それだけではない。他方、国鉄「行革」推進本部ともいうべき再建監理委は、その試算において、「分割・民営化」すれば初年度（八七年度）に分割された各会社ともすべて黒字に転ずると主張してきた。ところが、朝日その他のブルジョア新聞さえ主張しているとおり、八五監査報告と八五決算を、予定される各新会社に分解してあてはめてみると、実際に黒字になる可能性が見通されるのは、「東海会社」のみで、あとはすべて軒並み赤字となる（第五表参照）。しかも、その「東海会社」ですら、本州三社は収益調整のため、巨額なリース料（再建監理委の案によれば東海会社は四、〇五六億円）を新幹線保有機構に納入することになっているから、その分を差し引けば、これまたまず確実に赤字となる。赤字解消、財政再建どころではない。こんな無茶な話しは、ヒットラーかマルコスぐらいで、いまだかつて聞いたことも見たこともない。

それだけではない。北海道・九州・四国の「三島会社」の赤字補てんのために設けられる予定の「三島会社」（想定利率七・四％の運用利子で赤字補てん）を中心に、これまでの国鉄の債務処理を行う予定の「国鉄清算事業団」には、通産省の見直し（毎日、八六・八・一五）によれば、監理委の予想をはるかにうわまわって毎年二兆円もの財政援助が必要だとされている。これまた、赤字が減るのは反対の話である。

それだけではない。財政赤字と「行革」を理由に、一応凍結されてきたいわゆる整備新



第2表 一般会計歳出(億円)

◇ 社会保険関係費	98,345
◇ 文教及び科学振興費	48,445
◇ 国債関係費	113,195
◇ 恩給交付金	18,501
◇ 地方交付税交付金	101,849
◇ 国防関係費	33,435
◇ 公共事業関係費	62,233
◇ 経済協力費	6,232
◇ 中小企業対策費	2,052
◇ 工ネギ一対策費	6,296
◇ 食糧の管理費	5,961
◇ その他事項経費	40,837
◇ 予備費	3,500
◇ 合計	540,886

第3表 不公平税制是正による増収見込(億円)

(1) 国税分	59,181
配当軽課の廃止等	6,560
諸準備金の	7,663
諸引当金の改正等	24,482
利息・配当分離課税の改廃	7,670
その他	12,805
(2) 地方税分	46,567
個人住民税	13,404
法人	7,089
法人事業税	9,095
固定資産税	15,850
電気税	1,129
小計	105,748
※土地・財産税(資本金10億円以上, 税率2%)	84,000
※有価証券・財産税(上場企業税率5%)	33,976
小計	223,724

出所：不公平な税制をただす会(1985.10)

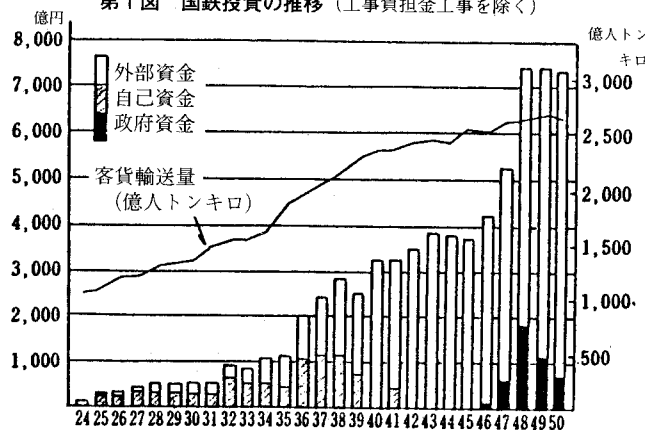
(注) ※印は、同会が別に試算した分を追加したものである。

第1表 単年度赤字額と利息

項目・年度	79年度	80年度	81年度	82年度	83年度	84年度	85年度
A. 赤字額	8,218	10,084	10,859	13,778	16,604	16,504	18,478
B. 利息	8,251	9,472	10,971	12,453	13,959	15,240	16,305
B/A	100.4	93.9	101.0	90.4	84.1	92.3	88.2

※ 利息は一般、特別勘定を含む。

第1図 国鉄投資の推移(工事負担金工事を除く)



資料：角本良平著「この国鉄をどうするか」192頁

幹線(東北、北陸、北海道、九州の鹿児島・長崎ルート)の建設を、先の衆参同日選挙で中曽根首相が公約し、そして事実、全国道府県知事会議(八六・九・三)であらためてその実行を明言している。そのために要する建設費は優に二〇兆円にも達すると見通されている(朝日八六・九・三夕刊)。現在の長期債務の累積額とはほぼ同じ金額である。これでは「分割・民営化」で赤字解消どころか、まったく逆に赤字大幅上積みである。これほど欺瞞にみちた無茶苦茶な「無理」を押し通させて「道理」を引つ込ませてはならない。社会党、総評、国労中央が「分割・民営化」反対の方針を、より鮮明にかかげ、国鉄改悪法の廃案をめざして最大限に奮闘するのは当然の責務である。そのことを心より期待し、確信したい。

※十月二日政府は土地、「三島」についての資料を公表しました。しかしその意味するところは本稿の内容の正しさを逆に証明するものです。

(小林 晃)

◇ 編集部だより ◇

▽国労の仲間たちが「闘う指導部」をつくりあげました。これからの私たちの課題は、新指導部に結集する国労組合員との連帯をさらに強め、国鉄「分割・民営化」反対の闘いを前進させることです。

▽そのためには、私たち一人ひとりができることはなんでもやることです。蓄積された理論を行動に移し、理論をさらに具体的なものとするです。

▽今号は「国鉄闘争」特集としました。資料を数多く掲載しています。ぜひ教宣に、たまたかに利用してください。

第4表 年齢と勤続を同一条件とした国鉄と民間の賃金比較

(男子・高卒労働者)

年齢階級	勤続年数	国 鉄		全産業(サービス業を除く)			
				1,000人以上		100人以上	
		賃金	指数	賃金	指数	賃金	指数
18 ~ 19	0 ~ 年	百円 1,057	100	百円 1,142	108.0	百円 1,115	105.5
20 ~ 24	3 ~ 4	1,263	100	1,384	109.6	1,353	107.1
25 ~ 29	5 ~ 9	1,492	100	1,739	116.6	1,703	114.1
30 ~ 34	10 ~ 14	1,848	100	2,175	117.7	2,146	116.1
35 ~ 39	15 ~ 19	2,174	100	2,723	125.3	2,643	121.6
40 ~ 44	20 ~ 24	2,523	100	3,094	122.6	3,013	119.4
45 ~ 49	25 ~ 29	2,778	100	3,582	128.9	3,470	124.9
50 ~ 54	30 ~	3,090	100	3,845	124.4	3,794	122.8
55 ~ 59	30 ~	3,026	100	3,599	118.9	3,524	116.5

資料:労働省「賃金構造基本統計調査」

(注)国鉄は83年6月,民間全産業は82年6月調査の所定内賃金

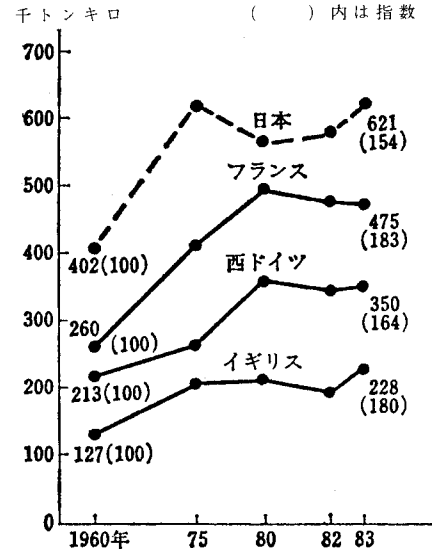
第5表 国鉄85年度決算の地域、客貨別試算

旅客部門 (バス、船を含む)	収入 経費 損益		
北海道	823	3,334	▲2,511(▲1,598)
東日本	13,492	19,332	▲5,840(▲2,076)
東海	7,932	5,399	2,533(3,582)
西日本	7,007	10,770	▲3,763(▲1,171)
四国	303	867	▲564(▲320)
九州	1,070	3,152	▲2,082(▲1,165)
貨物部門	2,161	5,386	▲3,225(▲1,775)

朝日, 86.8.28

\* 単位は億円, カッコ内は特定人件費を除いた分。

第2図 職員1人あたりの輸送量の推移  
(欧州鉄道と日本との比較)



資料1 国労第五〇回臨時全国大会

## 国労の団結と統一を守り、闘いぬくアピール

国労に働らくすべての仲間のみなさん!

国鉄関連の企業に働らくすべての仲間のみなさん!

私たち国鉄労働組合は、一〇月九日、一〇日の二日間、火のするような激しい議論の末、政府自民党、国鉄当局からの「労使共同宣言」締結攻撃を排し、国鉄労働組合の歴史的伝統と「国鉄労働組合綱領」にもとづいて、国鉄の「分割・民営化」に反対し、たたかいぬくことを決定しました。

国鉄の「分割・民営化」攻撃は、「戦後政治の総決算」の「二〇三高地」と位置づけられ、資本とたたかう労働組合運動を抹殺しようとする歴史的謀略とも言うべきものです。また、この攻撃は憲法改悪、議会制民主主義の否定を意図する攻撃です。そうであればあるほど、私たち国鉄労働組合は、日本の平和と民主主義、働らく者の権利を守るためにも、この攻撃に屈することはできません。「労使共同宣言」では雇用も組織も、そして労働者と労働組合の基本的権利すら守りえないことは、今日までの労働者階級の闘いの経験が証明しています。

民間大企業労働組合は六〇年代から七〇年代にかけて、ぞくぞくと「労使共同宣言」、つまり平和協定を締結しました。そのときも「雇用と組織を守る」というのがその理由でした。しかし、こんにち、どの民間企業でも次つぎに労働者の首が切られ、諸権利が奪われ続けています。組織は産業構造の変化とともに減り続け弱体化し、資本の攻撃に対して何のたたかいかいをも組織し得ない状況に陥っています。そして、職場に憲法はなくなり、兵営と化しています。

国鉄当局は、「労使共同宣言」を国鉄労働組合と締結する条件として、(1)不当労働行為にかんする提訴のとり下げ、(2)安全キャンペーンの中止、(3)自殺報道の中止を求めました。当局は憲法、労働組合法、そして労働基準法を労働組合に破ることを求めているのです。こんなことを約束することは労働組合の自殺行為です。労働組合の御用化です。断じて許されることはありません。

いま私たち国鉄に働らく仲間のうえに、九万三千人首切りの嵐が吹き荒れています。「労使共同宣言」では絶対に雇用は守れません。この道は、労働組合が当局と一体となって職場を圧殺し、首切りに道を開くものです。みなさん、このことは誰の眼にもはっきりしているように、歴史が教えていることではないでしょうか。

私たちは、たたかいのなかで権利は守られ、九万三千人の雇用が確保できると確信します。そしていま、国鉄の「分割・民営化」をめぐる情勢は反撃への新たな条件をつくりだしています。

国鉄の分割・民営反対、国民の財産を守れという声は全国にこだまし、共闘は拡がり、運動は前進しています。国鉄の「分割・民営化」を求めた国鉄再建監理委員会「答申」の矛盾も拡大しています。現在、国会で論議されている土地問題、「三島」、清算事業団の収支問題はその典型です。自民党の内部矛盾も顕在化してきています。

これらの運動のたかまりは、国鉄に働らく仲間が毅然として「分割・民営化」反対の旗をかかげ、互いに手を取り立ち上がるならば、国鉄の「分割・民営化」を阻止できる展望を切り開くことができることを示しています。

国鉄に働らくすべての仲間のみなさん!

国鉄関連の企業に働らくすべての仲間のみなさん！  
 国鉄の「分割・民営化」を阻止し、歴史と伝統に輝く国鉄労働組合を守り、私たちの雇用を守りぬこうではありませんか。あつい血潮のかよう統一と団結を、瞳のように大切に、総力をあげてたたかいます。

一九八六年一〇月一〇日

### 資料2 国労第五〇回臨時全国大会

## 国民のみなさんに訴えるアピール

国民のみなさん！ 私たち国鉄労働者は、一〇月九日・一〇日の二日間、熱心な論議の末、国鉄の「分割・民営化」に反対し、闘い抜くことを決定しました。現在、国会に上提されている「国鉄改革」八法案は、希代の悪法です。それにもとづく、国鉄の「分割・民営化」は、一億二千万国民にとって、また私たち国鉄及び関連企業に働く数十万労働者にとって、「百害あって一利ない」反国民的な悪法であることをあらためて確認したからであります。

第一に、国鉄の「分割・民営化」は、国民の共有財産である国鉄の資産を一部の財界・政府自民党の権力者に、ただ同然でたたき売ろうとするものです。国鉄の資産は、土地、通信網、出資会社の株式等をふくめ、二百兆円をはるかに越えるといわれています。財界と支配者の国鉄資産ぶんどりを絶対に許してはなりません。

第二に、国鉄の「分割・民営化」は、国鉄の赤字を拡大せずにはおきません。自民党政府・国鉄当局は、「昭和六一年度末に、国鉄の赤字は二五・四兆円になる」と、一方的に宣伝してきました。しかし、「分割・民営化」によって借金は、一挙に一一・九兆円も増やされ、三七・三兆円に増やされています。

そればかりではありません。運輸省の昭和六二年度の予算の概算要求は、清算事業団に約二・八兆円が必要だとしています。これにたいし収入は、土地売却益等約六千億円です。こんご毎年約二・二兆円もの赤字が新たにくりだされます。

第三に、国鉄の「分割・民営化」は、大増税を招来します。一六・七兆円が国民負担とされているからです。一人一四万円、四人家族で五六万円にも達します。しかも、「分割・民営化」で赤字は拡大されるのですから、国民負担はさらに増加し、赤字つづきの家計を直撃せずにはおきません。

第四に、国鉄の「分割・民営化」は、地方ローカル線を切り捨てます。それによって、私たちのふるさとが、地域の文化・教育が殺されてしまいます。すでに多くのローカル線が切り捨てられ、生活の足、通学の足が奪いとられています。

第五に、国鉄の「分割・民営化」は利用者の安全とサービスを損います。現在でも列車の修理・点検の手抜きはひどいものであり、私たちが安心して輸送業務にたずさわれない状況です。ホーム要員の削減は、死傷事故を続発させています。東海道新幹線の老朽化も進んでいます。このままでは「第二の日航機事故」は、必至です。

第六に、国鉄の「分割・民営化」は、運賃値上げをもたらしています。過日発表された「分割会社」の収支見直しにも明らかです。都市では、私鉄の運賃が国鉄なみに、地方では国鉄の運賃が私鉄なみに引き上げられるからです。

第七に、国鉄の「分割・民営化」は、駅前商店街に致命的な打撃を与えます。駅ビルでの商売が自由になり、街の流れが一変してしまうからです。

第八に、国鉄の「分割・民営化」は私たち国鉄に働く労働者一〇万人の職を奪います。

国鉄関連企業に働く仲間も同様です。私たちの職場には、すでに憲法に保障された基本的人権はかけらもありません。過去一年間に約七〇名の仲間が自ら尊い生命を絶つたのも、そこに、原因があります。

国民のみなさん！ この様な国鉄の「分割・民営化」を私達は、断じて容認する事は、出来ません。私達、国鉄労働組合は、昨年御協力をいただいたあの五千万署名運動の原点に立ち帰り、一億二千万国民の生活を守り、国民共有の財産である国鉄の解体を許さない為、総力をあげて国鉄の「分割・民営化」反対の闘いに立ちあがります。

国民のみなさん！ 私達の運動に対する一層の御理解・御支援を御願ひします。そうして、みなさんと一緒に更に運動を強めていくことを呼びかけるものです。

一九八六年一〇月一〇日

資料3 日本社会党千葉県本部第五一回定期大会

## 国鉄国会における闘争強化の要請

臨時国会における国鉄政策、すなわち分割・民営化を許さない闘いは、いよいよ正念場を迎えました。

この重大な国会闘争と大衆闘争において、党はその先頭に立って闘わなければなりません。このような時期に党中央が、国鉄労組に対して、方針転換を迫るように報道されていることは、きわめて遺憾であります。

国鉄労組の方針は、国鉄労組自身の判断にまかせ、党は次の三点を中心に国会闘争と大衆闘争を強めることを要請します。

一、国鉄所有の土地を財界に処分させることなく、その評価と売却に対する監視を強め、その実態を徹底的に暴露し、国会闘争を強化すること。

一、国民の足として地方ローカル線の維持につとめるため、国会闘争と地域住民の闘いを強める指導を強化すること。

一、国鉄労働者、とくに国労組合員に対する差別・選別、人権侵害をやめさせ、労働運動を保障させるため、国鉄現場の調査団活動を強化・推進し、その実態を国会において追及すること。

あわせて国鉄現場の人べらしは、国鉄の最大の任務である安全輸送体制に重要な障害となる条件となっており、安全輸送確保のため国鉄当局、政府に要員確保を實現させること。

一九八六年九月二十八日

日本社会党中央執行委員会 執行委員長 土井たか子様

資料4 自治労鹿児島県職員労働組合（一九八六年一〇月）

## 国鉄分割民営化を阻止する緊急行動と

### 闘う労働戦線統一をかちとるための意見書

1、国鉄闘争をめぐる情勢と緊急行動の必要性について

①八七年四月国鉄分割・民営化をめぐる情勢は一〇七臨時国会に関連八法案が提出されて以来、一段と緊迫したものになっています。日本のたたかう労働組合の伝統を保持する国労へは、希望退職攻撃、国労からの脱退工作、活動家の人材活用センターへの強制配転

等々、激しい攻撃が加えられ、国鉄分割・民営化への最大の障害を取り除くための労使共同宣言の締結が国鉄労働組合に強要されています。

②このような重大な時期に当って、総評がいたずらに国会内の自民党多数の情勢の厳しさのみを強調し、社会党法案による院内闘争と、労使共同宣言締結による労使正常化への道を国鉄労働組合に強要していることは、苦しい中でなおがんばり続けている国鉄労働者の気持を踏みにじるものであり、ほうはいとして沸き起こりつつある弁護士、学者、文化人、マスコミ、国民大衆の世論と国鉄分割、民営化阻止のたたかいに冷水を浴びせるものと言わなければなりません。

③以上のように、総評が国鉄分割・民営化阻止の旗を下ろし、労使共同宣言締結により、国労組織を守り、雇用を守ることができるといふ姿勢をとっていることは、極めて残念なことであり、このような総評の姿勢に対しては、粘り強く討論をおこない総評がたたかう姿勢をとり戻すよう全力をあげなければなりません。しかし、同時に国鉄闘争の緊急性にかんがみ、国鉄労働者への激励と国鉄関連八法案阻止に向けての世論形成のための緊急行動の構築に、あらゆる組織、あらゆる人材を結集して全力をあげる必要があります。

## 2、労働戦線統一について

①労働戦線統一については、戦後、国鉄労働組合が総評労働運動の中で、果たして来た役割を考えると、国鉄闘争の推移が、今日焦点となっている労働戦線の統一を直接左右するものであると言わなければなりません。従って自治労は、国鉄分割・民営化阻止に向けての国鉄闘争の構築に全力をあげ、その中でたたかう労働戦線構築のための努力をおこなう必要があります。

②先の自治労定期大会では、⑦全民労協を統一に向けての母体とはみない、④五項目、三問題の解決については、連合体移行前に全力をあげる、②重要な段階には機関討議を保障する、という方針が決定されています。

私たちは、当面、大会決定通り、自治労本部がたたかう労働戦線統一のたたかいに全力をあげることを期待し、又私たち自らも、それぞれの地域、単組、職場で反行革のたたかいと、たたかう労働組合の結集、たたかう労働戦線の構築に全力をあげなければならないと思います。

### 資料5 国労第五〇回臨時全国大会方針

## 当面する情勢に対する緊急方針

### 一、われわれをとりまく情勢

(1)第四九回全国大会は、衆参同日選挙での自民党の圧勝、社会党の敗北、「人材活用センター」に象徴される当局の攻撃、組合員と家族の中に広がる雇用不安という状況のもとで、激論の結果、政府の国鉄「改革」法案に反対し、社会党案を支持し、再建をめざして闘うこと、ローカル線を守る運動や地域の利用者・住民の要求をもとに安全性と利便性を高める運動、総評・地県評を基軸とする共闘を継続・発展させること、そして当面する情勢の中で雇用と組織を守る闘いを最重視して闘うこと、その立場から情勢に機敏に対応する判断を中央闘争委員会に一任すること——を決定した。

(2)大会以降の情勢は、自民党内部の総裁指名をめぐる動き、社会党執行部の体制一新などの状況を経て、九月一日に臨時国会開会、同二五日、国鉄「改革」八法案再提出にもなう趣旨説明が行われ、同法案審議のための特別委員会設置が決定され、法案審議が本格化する状況となった。また、同法案の審議と並行して国鉄当局を中心とする「改革」準

備態勢は強化され、激しい流れとなっている。

(3) こうした激しい流れの中で、われわれは地方機関の整備をはかりつつ当面する組織戦を勝ち抜くため全力をあげた。日夜を分かたぬ組織オルグの展開、地県評・単産・地区労など地域の仲間との交流や激励オルグ、社会党議員団を中心とする職場実態調査、不当労働行為や人権侵害などの摘発、訴訟などの取り組みと全国各地での大衆行動がそれである。この取り組みの過程で、総評をはじめ地県評など多くの地域の労働組合から、国労自身が雇用と組織についての明確な方針を示すよう求められた。

(4) 各級機関の必死の努力のなかでも組織の動揺を止めるに至らず、組織現状は過半数維持をぎりぎりの防衛ラインとして設定する状況となっている。同時に、この組織状況は国労内外に深刻な影響を及ぼし、地方本部ごとの対応に不統一をつくり出している。

一方、動労など「改革労組協議会」は当局と第二次共同宣言を締結し、「改革」以降の労使関係の主導権をにぎる戦略を明記していることを重視しなければならぬ。

(5) 以上の情勢の特徴から、臨時国会における政治状況と国労組織の現状を直視し、国鉄「改革」法案の成立が避けられない事態となっている現実の中で、差別・選別を排除し、すべての国鉄労働者の雇用を確保し、組織の展望をつくり出すために、以下の緊急対応方針を確立する。

## 二、緊急対応方針の基本的な考え方

- (1) 政府の「改革」法案に対し、社会党案を支持する立場から真の再建をめざす。
- (2) 労働組合所属別の差別・選別を排除し、雇用の確保をはかる。
- (3) 当面する組織戦に勝ち抜き、多数組合としての国労を守り抜く。
- (4) 労使関係の正常化をはかる。
- (5) 雇用安定に関する協約を締結する。

## 三、具体的な取り組み

(1) 政府の「改革」法案に対し、社会党の国鉄再建法案を支持し、真の再建をめざしてつぎのように取り組む。

① 臨時国会に対しては国会対策を中心に準備してきた政府法案の問題点、矛盾点の追及を社会党に要請する。

② 国会審議にあわせて連日傍聴行動と全国会議員に対する要請行動を繰り返し取り組む。それ「改革」法案二三条をとくに重視して取り組む。

③ 国会審議のヤマ場に対して全国規模の大衆行動を組織する。

④ 選別を排し、雇用を確保するため、つぎのように取り組む。

① 国労の雇用確保に関する要求 (イ) 職員の進路決定にあたっては、本人の希望意思にもとづいて行うこと (ロ) どの進路を選択する場合も雇用が保障されること (ハ) 一定の期間を設けてゆるやかな人員調整を行うこと) の実現をめざす。

この三要求は、現に三万数千人の「過員」が存在し、今後増加せざるを得ない見通しの中で、国労に所属するがゆえの差別をなくし、選別を排除しつつ、どのような状況であってもすべての国鉄労働者の雇用を確保し、絶対に生活基盤を危うくさせない、という見地で提起したものである。

言いかえればわれわれは国鉄「改革」の上で恣意的採用の結集として「ある基準」による職員の排除がもつとも鋭い対立点として潜在している状況のもとで、絶対許すことのできない防衛線として、動労のように組合所属をもって雇用確保を要求するのではなく、国鉄労働者全員の雇用確保を求めているのである。これは同時に「雇用に関する希望調査」の結集に合致するものである。



九月二十四日、橋本運輸大臣は①労働組合別の差別はしない、②再雇用先の確保に全力をあげる。公的部門三万人については採用計画を前倒しにし、一括採用方式をとるよう努力する。民間についてもそのように積極的に要請する—との見解を表明した。

この政府の態度を具体的かつ確実なものとするため、全力をあげる。

②「改革」法案二十三条に対する闘いを強める。

③雇用安定協約の締結をはかる。

雇用安定協約の有無が国労を脱退する一つの理由となっていることを重視し、同時にこの協約が日鉄法二十九条四項の適用に歯止めをかけ、三月三十一日までの有効期間であってもこの協約の有無がその後の労使関係の基調となることも考えあわせて、雇用安定協約の締結を要求し、労使関係改善のための環境整備として必要な措置をとる。このためつぎのように取り組む。

(イ) 必要な効率化は推進する。

(ロ) 余剰人員問題の解決は当面する最大の課題であるという認識に立ち、つぎの取り組みを行う。

a、協定にもとづく希望退職の継続実施。

b、広域異動については、強制・強要を排し、本人の希望意思を尊重させる。

c、人活センターについては、同センターが清算事業団に直結するものではないという主旨の調停案を受諾した立場で労使協議をすすめ、諸問題の解決をはかる。

(ハ) 不当労働行為についての公労委申請を取り下げることとし、仮処分申請などの訴訟を中止する。

(ニ) 点検・摘発行動を中止する。

(ホ) 以上の取り組みを行い、労使正常化について当局との具体的な協議を開始する。その際、労使共同宣言を締結する意思を明らかにする。

四、**全国統一機能を守り、多数組合としての組織を強化することについて**

国鉄「改革」法案の成立が避けられない情勢のもとで、国労組織の将来展望について検討を急ぐ必要がある。つぎの事項について具体的検討することとする。

① 基本的な組織方針

イ、企業内多数派形成から再統一への展望をもつ組織 ロ、国鉄関連労働者を幅広く糾合できる組織 ハ、全国的機能の維持

② 検討課題

イ、組織形態とその機構 ロ、交渉権、労働協約およびショップ制 ハ、中央本部の機能と役割 ニ、共闘との関係 ホ、その他

③ 検討のプロセス

イ、組織の将来に関する検討委員会（仮称）を本部に設置する（地方代表は六名とする）。ロ、同委員会が必要により専門家などの協力を得て、次期中央委員会または全国大会に原案を提案する。ハ、原案策定までの間、必要の都度全国委員長会議にはかる。

## 資料6 国鉄闘争強化をめざす「労研センター」のアピール

国鉄分割・民営化をめぐる国会審議がいよいよ本格化し、国民の眼が国会に注がれようとしている矢先、国鉄分割・民営化に最も鋭く対決し反対の闘いをすすめて来た国労が、総評の指導のもとに、組織と雇用の防衛に闘いの目標を矮小化し、政府・当局との間の「労資共同宣言」を受け入ようとしている。

こうした総評、国労の現実対応に対し、全国の労働組合活動家はもちろん、国民各層の心ある人々は強い疑念を感じている。

中曽根内閣の臨調行革路線に基づく国鉄分割・民営化の攻撃は、公共輸送を破壊し、国民の共有物である国鉄資産を独占資本の手に委ねるとともに、総評の中核組織として労働者の生活と権利、日本の平和と民主主義を守る諸闘争を担ってきた国労の解体をめざすものであることは、私たちの一致した認識である。

いま、結ばれようとしている「労資共同宣言」は、国鉄の分割・民営化に国労が全面的に協力し、スト権を放棄して、率先して九三、〇〇〇名の労働者を国鉄職場から追い出すことを約束することによって、労資関係の「安定化」と雇用の「保障」を求めようとするものであり、国労に当局への全面屈伏を強いる屈辱的内容のものである。

われわれは、この屈伏路線を容認することはできない。それは国労の問題にとどまらず、日本労働運動に大きな汚点を残すだけでなく、各単産が直面している反合理化・権利闘争に大きな障害となることが明らかと考えるからである。

従って、労研センター第四回総会の総意をもって、われわれは次の諸点を国労の組合員をはじめ、全国の同志に呼びかけ、決起をうながすものである。

一、国労は断乎として「労資共同宣言」締結を拒否すべきである。

二、国労は不当労働行為の提訴を取り下げてはならない。今後も一段と権利侵害を摘発し更に、輸送の安全を守るために闘うべきである。

三、国労の闘いを自らの闘いとして、全国あらゆる地域で、国労の仲間を激励し、連帯行動を拡大、強化すべきである。

一九八六年一〇月五日

労働運動研究センター第四回総会

#### 資料7 国労新橋支部緊急分会長会議

### 第五〇回大会アピールを支持する決議文

第五〇回臨時大会は一〇月九日、一〇日伊豆修善寺において開催された。臨時全国大会に課せられた任務は「共同宣言」を締結するの、「分割・民営化」に反対し組織の総力をあげて反撃するの、という内・外の注目をあつめた臨時全国大会であった。

大会討論を聞くほとんどが「緊急対策方針(案)」に反対する意見が圧倒的であり賛成発言はごく少数であった。反対発言は「人活センターの仲間を裏切つてはならない」「分割・民営化反対の方針を堅持し、全国の支援共闘組織と連帯して闘おう」「労使共同宣言は国労の自殺行為だ」等の発言が相次ぎ迫力をもって本部執行部に問い正した。

大会は緊急対処方針(案)に対して反対一八三票、賛成一〇一票、保留一四票となり、「共同宣言」路線は大差で否決された。私達は、五千万署名の教訓、人権侵害、不当労働行為摘発を更に強め「分割・民営化」反対の闘いを国民会議と固い団結をつくりあげていかなければならない。自信と確信をもって、組合員、家族と一体となって前進しなければならぬ。

「分割・民営化」反対の闘いは、いよいよ重大な局面をむかえている。あらためて一人の首切りも許さないスローガンを高くかけ、国労綱領を守り組織の強化・拡大へ取り組みなければならない。六本木新委員長は決意をのべている「不当労働行為、人活センターなど、政府・国鉄当局は労働者の人権を侵害する差別攻撃を続けている。国労は人活センターの廃止を要求する。」「共同宣言を締結することは九万人の首切りを認め、国労が当局と協力して組合員の選別・差別を行うことを意味する。新執行部は決してこの道はとらな

い。組合員の利益に背を向けず、責任を遂行するため、歯を食いしばって奮闘を続けたい。」  
 新橋支部は、新委員長の決意を全面的にうけとめ組織の総力をあげて闘いぬかなければならない。国鉄の「分割・民営化」に反対し、歴史と伝統に輝く国鉄労働運動を守り、組合員の雇用を守りぬこうではありませんか。  
 右、決議する。  
 一九八六年一〇月一四日

資料8 全道労協国鉄再建闘争本部（一九八六年九月二三日）  
 当面する国鉄再建闘争の具体的取り組みについて

日夜奮闘していることに敬意を表します。

さきの全道労協第四一回定期大会において、国鉄闘争は正念場をむかえ、たたかいを強化すべきであると各単産、センター、地区労から活発な意見が相次ぎ、ローカル線、組織と雇用を守ることを重点にたたかうことを決定しました。この方針にもとづき、九月一日から開会された第一〇七国会の審議にむけて、昨日「闘争本部」を開き、当面次のような取り組みを決定しました。

特に国労との団体交渉に応じないなどの国鉄当局の不当労働行為、労働組合否定は、国労だけの問題ではなく官民とわず、今後、憲法無視で指名解雇を含めた労働組合、労働者攻撃が強化されることは必至の情勢です。よって全ての労働組合に対する攻撃と受けとめ、全単産、センター、地区労は国労のたたかいを自らのものとして受けとめ、地域、道民ぐるみの運動へと反撃体制を早急につくるため積極的にたたかうよう強く要請致します。

記

1、全道労協国鉄再建闘争本部の一部役員体制の変更について（略）

2、政府国鉄改革法案第二三条の撤回について

八月二二日付で政府の「国鉄改革法案第二三条（承継法人の職員）」の撤回に関する団体署名の協力について、という指示を要請しているが、国労各機関と協議のうえ、完了していない地区労は早急に取り組むこと。

なお、「第二三条」を中心に法案の矛盾、不当性を広く組織内外に宣伝すること。

3、人権侵害・差別・選別を中心とした国鉄職場実態調査について

(1) 各ブロック（道北、道東、道央、道南）は最低一―二カ所の国鉄職場を中心に各級議員、弁護士、単産、民主団体などの協力を得て、「調査団」を編成し、「人材活用センター」などの調査を遅くとも九月二五日までに実施すること。

この調査には全道労協闘争本部から代表一名を派遣する。なお、国鉄管理局の対応、国会議員の日程などの都合など困難も予想されるが、「可能な範囲」で必ず実施すること。

(2) 各地区労は地方議員や著名人、単産などの協力を得て、その地区の国鉄管理者（駅長など）に対し、職場の実態や安全、サービスの問題など利用者の立場から交渉、要請を早急に行うこと。

(3) この調査行動はマスコミに協力を求め、道内一六九カ所、二、五七〇人（八月二十五日現在）という「人活収容所」の実態を中心に広く道民へ知らせることも重視すること。

4、国労組織支援のたたかいについて 国鉄当局や当局と一体となった動労、鉄労などが

「国労解体」と称して、職場には憲法、労働法は存在しない狂気じみた国労に対する組織攻撃が巧妙、卑劣な手段で行われている。いまや国労は過半数割れをするかという重大な局面をむかえており、この国鉄再建のたたかひのポイントでもある国労組織維持にむけた防戦から反撃にむけたたたかひを次のように強化する。

(1) 人権侵害告発、国労支援 ○○地区集会について  
全地区労において、地区労（または○○共闘会議、○○線廃止反対共闘会議）主催で、組合員、家族、そして住民を含めた、「人権侵害告発、国労（組合員、家族）激励、支援、○○線を守る○○地区集会」を組織すること。

(2) 国労各級機関への激励について  
国労各級機関に対し、激文や物心両面の激励支援行動を各単産・単組に取り組みよう引き続き強化すること。また、組合員による国労（地区労加盟機関）に対し、「一言激励」ハガキ運動を展開すること。なお、国労家族会の組織、未組織を問わず家族に對しても激励できるよう、内容や宛先について創意工夫すること。

(3) 宣伝車に対する激励について  
殆どどの職場に設置、「収容」されている「人活発令組合員」に対し、宣伝車（拡声器）を使用し、週に一二回、激励を行うこと。もちろん、この他の国労組合員への激励、管理に対する批判なども各単産や議員などの協力を得て組織すること。

(4) 組織攻撃などへの反撃について  
国鉄当局のなりふりかまわない国労攻撃が激化しているので、具体的な事実をもって批判や糾弾を組織内外に急速に広め強めること。なお、やむをえず動労や鉄労に入っている組合員などを考慮し幹部、一般組合員の区別した「内容」とすること（鹿児島では動労から国労に多くの組合員が移籍している）。

5、**国鉄当局、政府に対する抗議行動について**(1) 国鉄道総局は国鉄当局の考え方（監理委員会答申、政府案）に反対する者、団体とは一切あわない、と公共交通・国鉄という立場を放棄し、国鉄職場だけでなく利用者に対しても傲慢無礼な態度に出ている。全道労協は「話し合い」を拒否した場合は「大衆行動」をふくめてわれわれの要求が実現するよう粘り強くたたかっていく。

(2) 旭川、釧路、青函の各国鉄管理局のある地区労は大衆行動を含めた、局前集会などで「抗議行動」をくりかえして組織すること。

(3) 駅前座り込みについて  
① 国会に国鉄法案が再上提（九月二四・二五日頃）された翌日から一週間、各ブツク二―三地区以上において「国鉄法案抗議座り込み」を実施すること。地区の選定はブロックで行うこととするが一地区は管理局のある地区とする。

② 当局や官憲の妨害が予想されるが、国労組合員、家族をはじめ、他単産の積極的協力で成功させること。

③ 座り込み中はマイク、ピラ等による宣伝、カンパなど住民に確信をもって訴え、この力を背景に妨害、弾圧をはねのけ、国鉄当局を包囲すること。

④ 実施地区はブロックを通じ、一定の財政援助をする。

(4) 駅長など管理者に対する取り組みについて  
実質的に差別、選別の作業をしている駅長など管理者に対し、地区労は不当労働行為をさせぬよう交渉をおこなうこと。

(5) 抗議、要請決議、電報について

① 各単産、センター、地区労は各級機関の各種集会において、中曽根首相、橋本運

輸大臣宛に政府案に反対し、全国ネットワークを守り、北海道の国鉄を存続するよう、抗議や要請の決議、電報をおこなうよう取り組みを指示すること。

② 政府が国鉄法案を再上提した日は、各単産、センター、地区労は中曾根、橋本宛に抗議電を打つこと。

6、地方議会の取り組みについて (1) 国鉄職場、組合員からの実態調査にもとづき、人権じゅうりんを議会できとりあげ、社会的にやめさせるよう、推せん議員に働きかけること。

(2) 国鉄政策案に対し、「反対の決議」をするよう働きかけること。この決議は今までの分割・民営化反対の決議をした議会でも、政府案提出という事態をふまえ、全議会でとりくむこと。特に内容については保留四線区を含め、〇〇線を存続せよというローカル線を明記し、住民、自治体との「共闘」を留意すること。

### 7、宣伝活動について

(1) 全戸配布チラシについて  
国鉄法案批判のチラシを一〇月一日までに全地区労に送付するので全戸配布すること。

(2) 各地区センターと協議しながら、地域事情をふまえたチラシなどを作成し適宜に組織内外に宣伝すること。

(3) 単産は機関紙、情報などで「国鉄情報」を積極的に組合員に宣伝すること。

(4) 本臨時国会は、「国鉄国会」となることから、最低週一回は、中心街で宣伝車を使いチラシ、のぼりなどを工夫しながら市民、住民に対し、街宣行動を選挙なみに行うこと。

8、逆オルグについて 国労地本・支部、分会単位で地区労加盟単産・単組に対し、九月中を第一次として、オルグ活動を実施できるように地区労は体制をとること。また、必要に応じこのような逆オルグをその後も実施する。

9、統一行動について (1) 総評の指示にもとづく統一行動は、第一次として、政府が国鉄法案を上提した日(九月二四・二五日頃)、全国一斉に抗議集会をおこなうことになつている。

従つて、可能な限り全地区労で集会(または学習会的なもの)を実施、デモ行進を組織すること。なお、「全道集会」は石炭とあわせ、一〇月一日、一八時から札幌・大通り西八丁目で開催する。動員などは追つて要請する。ただし、札幌地区集会は札幌地区労主催で実施する。

(2) 第二次は一〇月一四日(鉄道記念日)、第三次は国会の山場にむけてとなつているが、別途要請する。

10、「北海道の国鉄を考える道民の集い」について 九月二七日一八時から、札幌・道新ホールにおいて、国鉄問題を考える学者・弁護士の会が主催する、「北海道の国鉄を考える道民の集い」(仮称)が開催されるので、単産は積極的に参加体制をとること。

11、上京行動などについて 国会審議の状況による政府などへの要請行動、雇用対策などは関係団体と協議して追つて要請する。