日刊 動労千葉

84. 1. 31

No. 1552

国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五～六・（公衆）〇四七二（22）七二〇七

全組合員・家族そして全国の国鉄の仲間へ 八四年この道を進もう

動労千葉委員長　中野　洋

84年、団結旗びらきにおける中野委員長からの提起「動労千葉の決意」より 上

84年動労千葉の決意を明らかにする中野委員長　（84年団結旗びらき）

激動の時代にこそ地力を発揮する運動を

八〇年代に入って五年目の春を迎えました。思えば私たちが動労「本部」から分離独立したのが七九年三月三〇日、そしてその年の第三回大会で、いわゆる「八〇年代に通用する自前の労働運動をつくろう」とのスローガンのもとに全体が意志一致をしてこの四年間を闘ってきたわけです。そして今日、われわれをとりまく情勢を見れば、何のためにああいう闘いをやってきたのかということは、ますますはっきりしてきている、というふうに思います。

八〇年代というのは、帝国主義の危機がますます深化し、その危機脱出をかけて支配者共は戦争と反動の政策をおし進める、そのために労働者・人民に対してかつてない反動攻撃をかけてくる。そして、闘う側の中にもそうしたすさまじい敵の攻撃に動揺し、屈服し、敵の側に身をすり寄せることによって自分たちだけは生きのびていこうというようなグループもでてくる。こういう情勢認識のもとに、八〇年代をたくましく闘いぬくために、私たちは今日までのあらゆる労働運動・階級闘争の歴史を積極的に点検・総括し、いわゆる民同型労働運動といわれる労働運動の弱点を克服し、激動の中でこそ地力を発揮するような底力のある運動を創り出していかなければならない。

そのスローガンがまさに、「三里塚と国鉄を水路とする、八〇年代に通用する自前の労働運動を」であったと思います。

三里塚ー国鉄で切りむすんだこの四年

あれから四年、世界は今や一六〇カ国中実に四〇カ国で戦争の火ぶたがきられている。米帝レーガンの凶暴な戦争挑発政策のもとで中東・中南米をはじめとして多くの第三世界の人民が銃をとって侵略とたちむかい生命をかけて闘っている。日本では、そのレーガンと手を結び、中曽根が日本を急速に軍事大国化へもっていこうとし、憲法改悪に手をつけようとしている。そして「行革」の名のもとに国鉄労働運動を解体し労働運動全体を解体＝産報化する攻撃が進んでいる。全国住民運動のメッカたる三里塚闘争に対し、かつてない凶暴な同盟解体攻撃＝総条件派化攻撃が一挙に激化してきている。

しかし、この嵐の中でわれわれ動労千葉は全国の闘う国鉄労働者の先頭にたって立ちむかい既得権をうばわれ、要員を削られながらも、闘いの原則を堅持して闘ってきました。

同時に、反対同盟はいわゆる石橋問題、成田用水問題、さらには昨年の三月には「農地死守」の原則をなげすて同盟全体を「話し合い」路線にもちこもうという、同盟内一部と支援の一部による極めて悪質な分裂＝破壊策動――これは追いつめられた政府・公団の最後の切り札攻撃だと思いますが――この攻撃にも断固反撃し、勝利しました。そして一部の脱落派を叩き出して、「空港絶対反対・農地死守」「一切の話し合い拒否・実力闘争」の原則＝十八年間の闘いの正義の一切をかけて、意気高く八四年決戦を迎える敷地内農民を軸とした不抜の体制を築き上げました。

反撃の拠点は築いた

こうしてみると、この二～三年、たしかに大変な暴風雨がふき荒れたけれども、反対同盟・動労千葉を軸としたわれわれは一歩も退かず、ここにこうして意気高く一同に会し、出陣を祝うことができたことは本当によろこばしい事だと思います。嵐にすくみ上り、冬の時代だと泣き事を言って次々と屈

（裏面につづく）

服し裏切りの道にころげおちるような部分とちがって、私たちのきりひらいてきたこの道の中に、はっきりと一九八四年、八五年を射程に入れた八〇年代中期の決戦局面を闘いぬける体制を築くことに大きく勝利しつつあると言えると思います。

この八四～八五年は、国鉄において、また三里塚において、われわれは文字通り決戦局面に突入する。そしてこの攻防戦の帰すうが日本の労働運動・日本の階級闘争の今後を決める決定的な年となることははっきりしています。

私たちはこれまで先輩諸氏が築きあげてきた歴史的な遺産をも継承しつつ、さらに進んで戦争と反動の時代にしぶとく闘いぬく労働運動をじっくり腰をおちつけて本格的に創り出す闘いを推し進めてまいりましたが、この一定の成果の上に今日、三里塚と国鉄でのこういう体制のもとで、この決戦に突入できる事をよろこびをもって確認しなければならないと思っています。

◇……◇……◇

国鉄危機と問われる労働者の階級的立場

「赤字」の張本人が「再建」の旗をふる

今、政府・国鉄当局は元大蔵官僚出身の高木文雄前総裁を更迭し、仁杉巌という男を総裁にすえて再び新たな反動攻勢に出てこようとしております。この仁杉なるものはちょうど一九七〇年代、国鉄が多くの「赤字」を作った時代に国鉄本社常務理事しかも建設局長としてやっていた男でありますから、まさに国鉄「赤字」の張本人であります。「赤字」づくりの張本人が今度は「再建」の音頭をとるというのですから、まさにお笑いぐさであり、無責任・デタラメの象徴みたいなものであります。しかし、このことの中にどうしようもないどんずまり、敵の脆弱性、それゆえのとんでもない凶暴性を見ることができる。つまり、官僚や財界のリーダーシップをとっているようなやつを今他所からもってきたんでは国鉄当局内部自身がかかえている矛盾を解消して当局としての強固な意志統一をはかることはできない、多くの亀裂が生まれてしまうと考えたからこそ、あえてこういう人事をとった。敵の側が恥や外聞をすてて彼ら内部の意志統一・決戦体制づくりに全力をあげるというギリギリの綱わたりをやっている。このことを見すえれば、われわれは大いに自信をもって決意を固めて思いっきり決戦を闘うことができるというものです。

「再建合理化」計画の破綻が示すもの

更に、国鉄の現状についてもう一点特徴的な事として、昨年半ば「一九八二年度　国鉄監査報告」が出されましたが、この中に今日の「国鉄危機」の本質がくっきりと出ております。

つまり、一九七九年を初年度として はじまった「国鉄三五万人体制」合理化計画が、「ヤミ・カラ」攻撃をはじめとする大変な攻撃、そしてこれに屈服・迎合する動労「本部」の裏切りの中で要員削減の目標が一年早くくり上げて達成できたと報告している。そして同時に、にもかかわらず、その一方で、昨年度の「赤字」は更に増えて、一兆三千八百億円近くにのぼり、「累積赤字」は遂に十八兆円にもなった、と報告している。

「合理化・要員削減で赤字を解消」などという当局の論理が全くのデタラメだというわれわれの当初よりの主張が数字になってつきつけられたという事なのでありますが、「じゃあ、今度は一体どんな計画をたてたら経営再建ができるのか」ということに、彼らはぶち当ってしまっているわけです。毎年増えつづける十八兆円の長期債務、一方で国鉄再建監理委員会が「民営・分割」方針をかかげて期限をきってきている。

彼らのいう「国鉄再建」――こうすればできるという計画を彼らは提起できるでしょうか。これはできないわけであります。彼らのこういう発想と論理のワク内では絶対にできない。

「三五万人体制合理化」計画の破綻は、まさにそのことを示している。

支配者・体制が死ぬのか、それとも労働者が死ぬのか

文字通り、敵側にとっていわば路線がなくなってくる、そうするとどういうことがおこってくるかというと、彼らはやみくもに今まで以上の凶暴な弾圧攻勢をかけてこざるをえなくなる。「三五万人体制」の次はもうすでに、「二〇万人」体制だ、等といっている。そして、全国的には、すでに臨時雇用員の生首切りがはじまっております。民間でもおこなわれているようにはじめは社外工だとか臨時雇用員で突破口をひらいて、つぎつぎと本工の生首を切る――これは彼らの常とう手段です。

このように、現在の国鉄をめぐる現状は、「赤字をどうするか」「経営形態をどうするか」というレベルをとっくに突破して、むき出しの日帝・中曽根、国鉄当局と国鉄労働者の生命がけの激突の場にならざるを得ない。支配者・国鉄の体制が生きのびるのか、それとも国鉄労働者が生きのびるのか、本質的に、そういう非和解の対決以外にない――この八四年、八五年を一つの大きなポイントとして、国鉄をはじめ体制の全部の面にこういう激突が避けられないということです。中曽根の叫んでいる「戦後政治の総決算」ということはそういうことであります。

その意味で、わが動労千葉は何よりも今年、極めて重大な決意でこの国鉄―三里塚にかけた中曽根の全面攻撃と対決し粉砕する闘いに今までの全蓄積をかけて、今までの怒りを全部はき出して反撃にうって出よう、というふうに考えています。

（以下、つづく）