



「政策提言運動」で国鉄労働問題提起!

われわれの重大な危惧

動力千葉は、六月三〇日、「『鉄道交通政策提言』に関する問題提起について」(裏面参照)を国鉄本部に提出し、討論を呼びかけた。

われわれは、国鉄が、七月全国大会において決定しようとしている「鉄道交通政策提言運動」が、清算事業団闘争の勝利と国鉄労働運動の前進につながるものとは、どうしても考えられない。むしろこの方針は、これまで国鉄が買ってきた解雇撤回闘争を投げ出すことになりかねない危険性もものであると危惧せざるを得ない。

過去を水に流すことはできない

実際、職場討議にかけられている「鉄道交通政策提言」は、過去の経緯にとらわれずに、二一世紀の鉄道政策をうちたてる」ことが、この「政策提言」の基本的な立場であると強調されている。しかし、何気なく書かれているこの主張には、大変な問題がはらまれている。

国鉄闘争の中軸の中軸をなす清算事業団闘争とは、言うまでもなく、国家的不当労働行為による膨大な国鉄労働者の解雇

様々な問題が!

撤回闘争だ。そして、この闘いは、そもそも、不当解雇攻撃を受けた「過去の経緯」、国鉄分割・民営化攻撃という「過去の経緯」を徹底的に糾弾する闘いである。「過去の経緯にとらわれずに前に進む」と言ってしまう途端に、そもそもなり立たなくなる闘いである。少なくとも、闘争の当該は、口が裂けても言ってはならない言葉ではないのだろうか。しかし、国鉄の「政策提言」は、一切の議論の出発点にこのような主張を置いてしまったのだ。

現実の階級関係の厳密な分析を

上下分離方式」という「よりましな分割・民営化」を国鉄側から提案したり、④現在の鉄道政策が、明らかに、「有事」への対応や、鉄道を水路としたアジア等への対外進出に焦点をすえて再編されようとしていることに、意識的に蓋がされたまま、「国際鉄道技術交流委員会」の設置や、「鉄道政策の積極的展開のチャンス」という主張がなされたりしている。

国鉄は何処へ?

うまく行くかのような「幻想」を組織することは、闘いの戦列に決定的ダメージを与えかねない。そもそも、そのようなことで問題の解決がつかうならば、二〇万人もの国鉄労働者の首切りや、組合破壊攻撃など起きるはずはないのだ。

結局、「政策提言」の主張は、

どう考えても、あまりにも現実の階級関係が無視されたものと言わざるを得ない。今、国鉄労働運動にとって、最も重要なことは、「有事体制の確立」が公言されるような現在の情勢、権力構造、そのなかで国鉄労働運動が置かれた決定的に重要な位置等について、徹底した分析を行い、その上に国鉄労働運動の進路を確定することである。逆に、組合側から「未来の鉄道政策」を提言すれば、何か全てが

また他方で、昨年十二月の労働委員会以降、清算事業団闘争自身についても、一切の運動を「政労使の交渉テーブル実現」一本に絞り込んでしまおうとする動きが強まっている。しかも、政府や連合・JR連合・マスコミを国鉄の味方としてJR当局とJR総連を孤立化させ、「交渉テーブル」を実現させるといふ主張が語られている。言うまでもなく、こんなことは成立しないことだ。

われわれは、この「政労使交渉路線」と「政策提言運動」を合わせて考えるとき、国鉄が重大な「路線転換」を始めているのではないかと危惧を抱かざるを得ない。

くみあいのつり



「鉄道交通政策提言」に関する問題提起について

国鉄闘争勝利に向けた、貴労組のご奮闘に敬意を表します。

さて、私たち国鉄千葉動力車労働組合は、貴労組が、第一六五回中央委員会において提起された「鉄道交通政策提言」について、多くの疑問を抱いています。貴労組が「広範な人々の意見を聞く」と提起されているので、国鉄清算事業団闘争の当該労組として、共に勝利に向けて進む立場から、問題提起というかたちで、「鉄道交通政策提言」についての疑問を指摘させて頂くこととしました。

何分、ぶしつけな質問もあるかと思いますが、国鉄闘争のみならず、労働運動全体が極めて重大な岐路にさしかかっている現在の情勢のなかで、いかなる方向に勝利の道すじを見いだすのかという焦眉の課題でもありますので、どうか私たちの意をお汲みとり頂き、次の各点についての貴労組の見解を明らかにして下さいませうようお願い致します。

記

一、「鉄道交通政策提言（素案）」（以下「素案」と略す）では、「過去の経緯にとらわれずに、われわれ自身の手で、二一世紀を展望した合理的かつ前向きな鉄道政策を、……国民を主体として世論の力で確立していく」としています。また、「素案の解説」のなかでも、「過去の経緯にとらわれずに、……前向きな鉄道交通政策を打ち立てよう」という観点からこの政策骨子の素案をつくってきたわけである」と、「過去にとらわれずに前に進む」ことが、「素案」の基本的な立場であると強調されています。

ところで、全体の文脈からいって、ここで述べられている「過去の経緯」が、国鉄分割・民営化攻撃を指していることは明らかですが、国鉄清算事業団闘争をはじめとしたこの間の闘いの原点は、国鉄分割・民営化の過程で行なわれた、あまたの国家的不当労働行為や膨大な首切り攻撃に對し、それを水に流したり、脇において前に進むことは絶対にできないということではなかったのでしょうか。

貴労組は、この間、一貫として国鉄分割・民営化攻撃にこだわり続け、「分割・民営化反対」の旗を掲げて闘いを展開されてきましたが、「過去の経緯にとらわれず……」とは、その立場を変更するというようなのでしょいか。この点について、どうお考えでしょうか。

二、第一点とも関係することですが、「素案」の「はじめに」の項で述べられていることを見ますと、分割・民営化攻撃に関するところを方々自体についても、従来貴労組が主張されてきたことが、なほ崩し的に変更されているのではないかと危惧を感じざるを得ません。

貴労組は、国鉄分割・民営化攻撃を、何よりも、国鉄労働運動つづきを目的とした国家的不当労働行為であったと主張されてこられたはずですが、「素案」では、このような主張は一切語られず、「分割・民営化政策は、『民営』という新しい経営手法を取り入れたものであるが、……従来、国鉄再建方式の延長であった」という認識が語られています。これは、従来の貴労組の主張とは全く違うものと受けとめざるを得ません。ご見解をお聞かせ下さい。

三、「素案」では、鉄道の経営形態について、「上下分離の全国一社制」の提言が行なわれています。スウェーデンやスイス、ドイツなどを例に引いて、何か、これがすばらしいことのように述べられています。しかし、ドイツでは、今年一月に「上下分離方式」で分割・民営化が行なわれた結果、三六万八千人の国鉄職員の三分の一に当たる十二万人の首切り問題が発生していることは、貴労組も承知しておられるはずですが、何故このような事実には一切触れないで、「上下分離方式」にすれば、すべて問題が解決するかのよう主張をされるのでしょうか。

そもそも歴史的な経緯を見ても、経営形態が変更されたときに、徹底した大合理化と首切り、労働組合破壊攻撃が伴わなかった例はありません。実際、「上下分離方式」は、JR東日本住田会長が、この間さかんに主張しはじめていることですが、JR東日本は現在、「五万人体制」の閣議の大合理化攻撃を進めています。これが資本の論理というものです。

確かに、「輪切り方式」の分割・民営化攻撃が様々な矛盾を噴出させていることは事実です。しかし、「上下分離方式」という「よりましな分割・民営化」を対置すれば問題は解決するのでしょうか。この点について、貴労組のご見解をお聞かせ下さい。

四、「素案」では、「各種委員会の設置について」の項において、「国際鉄道技術交流委員会」の設置が提言されています。これは、九一年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効果的な進め方」と対応した提言であると思われまます。しかし、九一年運政審答申が「

国際部会答申」を設け、それ以前の答申では触れられることのなかったこの分野に最も多くのページを費やした目的は、明らかに、鉄道の対外進出を水路として、いかにアジアの市場や資源、安価な労働力を支配するか、いかにアジアの権益を確保するかという明確な国家意志に貫かれたものに他なりません。対外的な鉄道政策が、必ず国家意志と一体のものとして進められることは、かつての「満鉄」「秦廻鉄道」の例を見ても明らかです。

また、こうした意図は、闘う労働運動の存在や、労働者の権利に対する徹底した攻撃と表裏一体で進められることは論を待ちません。

とくに、朝鮮半島をめぐって、戦争の暗雲が急速に拡大し、「有事体制の確立」が公然と主張される現在の政治情勢のなかで、労働組合がこのような提言を行なうことは、結果として、鉄道の対外進出を水路とした「新たな大東亜共栄圏」形成への野望に与することになりかねません。

「素案」は、「鉄道復権論」の背景に、以上のような意図が存在することについて、触れることを避けているように思われます。しかし、今後の国鉄労働運動の課題を考える場合、支配階級の攻撃がどのような方向に向いているかを見すえなければ進むべき道を誤ることになります。この点について、貴労組は、どうお考えでしょうか。

五、前項とも関係しますが、「素案」では、「鉄道政策の積極的展開のチャンス」等、「鉄道追い風時代」がさかんに強調されています。この波に乗って前へ進もうという主張です。

しかし私たちは、「鉄道復権論」が一斉に台頭してきた契機を、「素案」が語るような「地球環境問題」や「軍事費削減して社会資本の充実」に振りむけるべきであるとする世論の高まり、「通勤地獄の解消」だけから見て、「チャンス」と主張されることについて、疑問をもたざるを得ません。

実際、「鉄道復権論」は、何よりも、戦後世界経済が構造的な限界に達し、東欧・ソ連の旧政権が崩壊し、世界が激動の渦中に突入したことを背景として一斉に主張されはじめました。この間の韓国新幹線建設や台湾、中国、ロシア、旧東ドイツでの鉄道建設をめぐる日・独・仏の激しい争いを見れば明らかとなり、新たな経済権益の確保をめぐる、各国の激しい利害の対立を伴った争いのなかから生まれきた政策が「鉄道復権論」に他なりません。このような事情を背景とした「復権論」が、「民主的な鉄道政策確立」への「チャンス」となることは、どうしても考えられません。

逆に、運輸省などが「鉄道の復権」や「分割・民営化の見直し」を主張し始めた今ひとつの大きな背景として、「有事体制の確立」と表裏一体をなした鉄道政策の新たな再編成の意図があると考えています。つまり、現在の7分割・民営化体制では、「有事」に对应できないということです。言うまでもなく、有事＝戦争を想定した場合、軍事物資輸送をはじめ、鉄道の担う役割は決定的です。これは、五〇年の第二次朝鮮戦争のときに国鉄が果たした役割や、国鉄時代には、ダイヤ改正のたび毎に必ず「裏ダイヤ」が組まれてきたことを見れば明らかです。つまり、「鉄道復権論」「分割・民営化見直し論」の背景にあるのは、この体制をもう一度再建しなければならぬという国家意志であろうと考えます。

ところで、「鉄道斜陽論」から「鉄道復権論」への転換の面影をなしたのは、言うまでもなく九一年運政審答申です。「素案」は、明らかにこれと対応した提言でありながら、こでうち出された交通政策の基本方針をどうとらえるのかについて、何ひとつ触れられていないこともきわめて奇異に感じざるを得ません。従いまして、貴労組が、九一年運政審答申について、どのようなご見解をお持ちなのかをお聞かせ下さい。

六、総じて、「素案」は、現在の情勢、権力構造、そのなかで国鉄労働運動がおかれた状況等についての分析を欠いた提起と思わざるを得ません。そして、「素案」によって示されたような「政策」は、権力との激しい拮抗関係のなかでは、自縄自縛に陥り、闘いの戦列に大きなダメージを与えることになりかねません。

私たちは、「五五年体制の崩壊」を大きな特徴とする現在の情勢について明確な認識を確立しなければならぬと考えます。新生黨に象徴される支配権力は、社会党どころか、自民党をも解体して、社会の隅々にわたる反動的な転換を謀ろうとしています。とくにナショナルセンターの旗を掲げる連合が与していることを大きな契機として、事実上の翼賛政治体制がつくられようとしています。私たちは、こうした事態を真正面から見すえ、闘う労働運動の広範な結果と復権を目指すことこそ、国鉄闘争勝利への唯一の道であると考えます。また、現在の攻撃の出発点たる、国鉄分割・民営化攻撃と対決し、不屈の旗を守りぬいた国鉄労働運動は、現在の労働運動全体にとって、情勢の転換を力とすることを秘めた重要な位置を占めていることは論を待ちません。このような観点から考えると、「素案」での提起は、あまりにも現実の階級関係が無視されたものと言わざるを得ません。貴労組は、現在の情勢と「素案」との関係について、どのような認識をお持ちなのでしょうか。考え方を聞かせ下さい。