日刊 動労千葉

86. 11. 17

No. 2408

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

利用者と地元に負担を押しつけ

労働者へ労働強化と低賃金を強要

国鉄当局が「赤字」を理由に地方交通線の第二次廃止対象としてあげられてきていた木原線について中断していた対策協議会が十一月中にも再開され、第三セクター方式による存続との動向にあるが、すでに第三セクター、あるいは民営化された鉄道の状況に示されたように、労働者は要員削減―労働強化、低賃金、さらに利用者には運賃値上げ―利用者負担増加がおしつけられている。結局は破滅―廃止する他ないことは明白だ。すべての犠牲を国鉄労働者と利用者・国民に押しつける国鉄分割・民営化を断じて認めることはできない。

【第三セクター】本来は地方公共団体や国と民間企業との共同出資で設立される地域開発や都市づくりの事業体を指す。国鉄の赤字路線廃止に伴ってこの方式がクローズアップされ、五十九年四月には岩手県の三陸鉄道が全国で初めて、県と沿線自治体による同方式で赤字の国鉄線を引き継ぎ、その経営に注目が集まった。

当局は「切り捨て、地元は「存続」の中で

地方交通線の第一次・四十線、第二次・三三線、そして第三次・十三線を「赤字」を理由に廃止するとした廃止計画に対して沿線住民・自治体の激しい反発と抗議が集中する中で、地元と運輸省・国鉄の協議会が開催できない状態が続いてきたが、このような中で存続から第三セクターへの転換を強行せんとしている。

第三セクター化のモデルとされた三陸鉄道の欺まん性

第三セクター、あるいは私鉄に転換された鉄道の状況を、第三セクター化のモデルとされた三陸鉄道にみてみよう。

この鉄道は、当時の首相・鈴木善幸の地元ということで国家的プロジェクトとして推進された。資本金三億円（岩手県四八％、地元市町村二七％、民間二五％）で発足、国鉄から第三セクター転換にあたって設備整備・保安工事を実施したうえに、二二億八一〇〇万円の転換交付金が与えられた。さらに五年間、損失額の国庫補助（二〇億円）が与えられ、そればかりか、建設に伴う資本費負担なしの無償貸与。国からの転換交付金七億八千万を保留。運営助成基金設置され、運営費補助に当てる。まさに至れり尽せりの助成補助が国鉄のときに行われず、第三セクター化したとたんに行われたのである。

国鉄退職者の低賃金雇用 労働強化でもつ第三セクター

そこで働く労働者はどうだろうか。一二七人体制から九七人体制へギリギリに要員を削減、しかも国鉄OBを半数以上採用、OBの賃金は約十二万五千円、運転はワンマン化で車掌、駅務など多業務をも一人でこなさなければならない。線路・電気などの保守などすべてが外注、中間駅は無人化という人件費切りつめ、労働強化、運賃引き上げによって維持されているのが現実である。

補助金が打ち切られた後は 経営維持困難となる

さらに、転換へのアメ玉である国の補助金が打ち切られ、事業維持のため地方財政の負担が増し、保守などの安全が切り捨てられ、さらなる要員削減、労働強化、低賃金、運賃値上げなどが間違いなく第三セクターに襲いかかり、結局は廃止の浮き目をみるのだ。

地方交通線問題ひとつとっても、分割・民営化は、政府、財界には何んら負担を負わせることなく、労働者、国民にすべての負担をおしつけ、国鉄改革と称しその解体を行うという暴挙である。

国鉄「分割・民営化」阻止／三里塚二期着工粉砕

第三セクター化とは 結局は廃止

朝日新聞 10月31

気もむ木原線の第三セクター化

決まった木原線、高校生の通学の足は一応確保された形だが……＝国鉄大多喜駅で

転換

木原線をめぐる動きは、同じく赤字ローカル線である久留里、鹿島、東金三線の沿線の住民や自治体にとっても他人事ではない。国鉄の分割・民営化後は東日本会社（仮称）が引き継ぐこの三線は、どう扱われるのか。

「民営化後は採算性が重視される。厳しい扱いをされるのではないか」（東金市）「赤字線切り捨ての動きが出てくるようなら、対応を考えなければ」（君津市）。木原線への期待と不安とは別に、三線の地元も、警戒の色を隠さない。

された形になった。県と夷隅郡大多喜、大原、夷隅の地元三町が第三セクターによる経営引き継ぎの方針を表明したからだ。

廃止の危機は一応、脱した形だ。しかし、高校生たちの間からは新たに経営主体となる会社に対して「運賃を高くしないで」「大原駅での外房線との接続を良くして」「朝夕の列車の増発を」といった注文が早くも相次いでいる。

こうした利便性の向上は、高校生ら利用者だけの問題ではない。転換後の経営のカギさえ握っているのだ。「経営を軌道に乗せるには、乗客を増やさねばならないし、そのためには、接続の効率化や列車の増発などが欠かせない」と、磯野敬吾・大多喜町総務課長はいう。

この点について、木原線を切り離す側の石丸俊郎・千葉管理局企画室長は「八億七百万円の転換交付金を、接続駅の大原駅のホーム改造や信号の増設に使えば、かなり実現できるはず」という。ただ、運賃などについては「他線の例からすると、まず運賃が現行の五割増。通学定期券の割引率も下げざるをえないのでは……」と厳しい。

※ ※

もう一つの焦点は、第三セクターの新会社の資本金とその出資者「出資割合だ。資本金はいまのところ二億円程度とみられている。民間の出資額を除いた金額が県と地元三町との負担になるが、すでに第三セクター化している他の線の例をみると、県が負担するのはせいぜいそのうちの半分に過ぎない。民間出資が増えない以上は、残りは地元三町に重くのしかかってくる。