



日動労千葉

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)

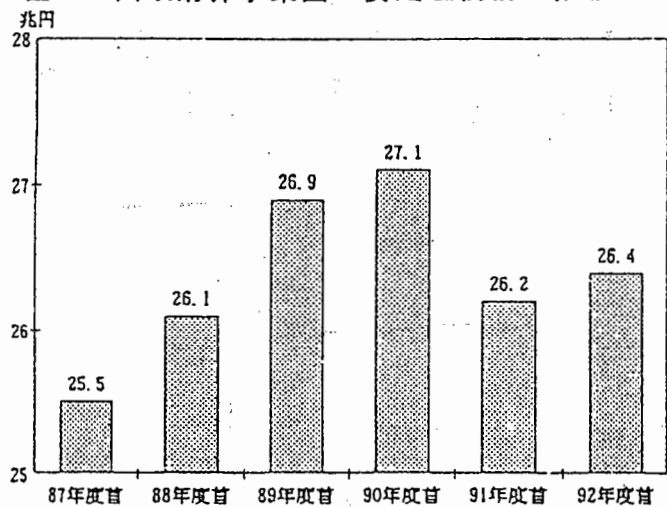
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 043 (222) 7207 番

93.1.29 No. 3731

— 総務庁行政監察結果が示す —

「分割・民営化」の破産宣告!

図1 国鉄清算事業団の要処理債務の推移



一月一日、総務庁は「国鉄分割・民営化」後、国鉄清算事業団とJR貨物を対象として初めて行った行政監察結果を公表し、一日にその監督官庁である運輸省に対して勧告を行った。

その内容は、政府の側からの「分割・民営化」の破産の自認に他ならない。

そしてそのことが、「分割・民営化」体制そのものの、「見直し」を要請するものであることは言を待たない。

結果は、われわれが指し示した通りの推移をみている。崩壊する「分割・民営化」体制に対し、今こそ国鉄労働者の側からピリオドを打ちこまなければならない!

**鰻のぼりの長期債務
年間金利一兆五千億
円の返却さえ不可能**

行政監察は、清算事業団の累積債務に関して、昨年四月現在、旧国鉄からの継承債務一四兆三千億円、新規債務七兆六千億円など計二六兆四千億円にのぼっていると報告してい

なんと!!
9千億円の債務増

図2 国鉄長期債務等の連結決算

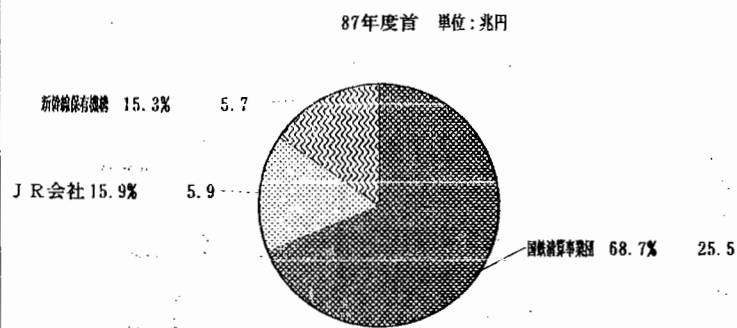
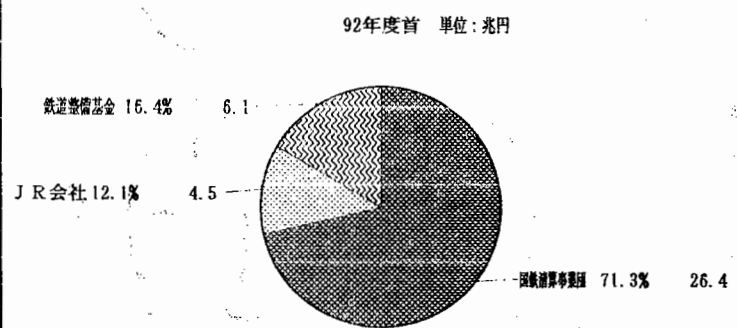


図2 国鉄長期債務等の連結決算



これは八十七年四月、事業団発足時承継した債務二五・五兆円よりも九千億円増えていることを示すと同時に、一日当たり約四〇億円年間金利支払額が約一兆五千億円に達するという、返済不可能なものであることを告白するものなのだ! (図一参照)

**雪だるま式に
増えつづける
債務を呼ぶ債務**

又、旧国鉄の長期債務は、JR各社と改組された新幹線保有機構(改組後、鉄道整備基金)にも肩代わりされたことは承知のごとくであるが、その合計額はなんと九二年度首三七兆一千億円、つまり「分割・民営化」時の債務額三七兆一千億円と全く同額なのである。

(図二参照) 何のための「分割・民営化」であつたのか! さらにJR三社(東日本・東海

・西日本)が買取った、既設新幹線の債務は九・一兆円にのぼる。これも長期返済方式とされているではないか!これに新規新幹線敷設が重なり続けるのだ。生みだす債務は無尽増と言わざるを得ない。

**分割・民営化が
生みだす貨物会社
の深刻な矛盾!!**

一方、貨物会社に対する勧告では、東海道・山陽方面の南の発着拠点を東京貨物ターミナル、東北・北海道方面の北の発着拠点を隅田川駅・小名木川駅としているため、一部の直通列車を除き、両基地間を別の列車・トラックによって中継輸送していること。そのため輸送に長時間を要し、中継費用では年間約二億円がJR貨物の負担となっているとしている。そして両基地の貨物発着量・中継量増加による過密化、首都圏を迂回する中継基地

整備がされていないと指摘している。又、近畿圏においても、大阪貨物ターミナルなど四つの中継基地の過密化、中継費用年間約三億円がJR貨物の負担となつており、輸送ルートの見直しを行い、輸送時間の短縮・サービス改善を促している。

しかしながら、貨物会社が「分割・民営化」によって承継した用地は、必要最小限なものに限られ、この間の合理化・ヤード廃止等による弊害が出ているものと言わざるを得ない。さらに各旅客会社間のダイヤの間をぬって、その線路を借りて輸送ルートを策定している以上、根本的矛盾を解決しない限り輸送改善もサービス改善も永久に成立しえないことは自明の理だ。

モーターシフト（幹線貨物輸送における大量輸送機関への転換）の推進が社会的に求められながらも、「分割・民営化」の矛盾の前には何の解決の方途もないというのが実情である。

バブルをあそこんだ 債務償還の崩壊

国鉄清算事業団の債務償還財源である、土地売却は地価高騰が鎮静化するまでの間、売却が凍結され（八七年一〇月、「緊急土地対策要綱」）、一般競争入札方式による売却がほぼ不可能となるなど、五年連続で土地売却目標を達成できずにいる。

行政監察では、随時契約の緩和・一般競争入札の拡大をあげているが、現在の地価下落・不動産市況の現状を見れば、到底売却目標の達成など実現するわけがない。

又、もう一つの有力な財源としていた、JR株式の上場は、株式市場の低迷から九一年度以降連続して見送りされている。

表1 国鉄清算事業団の固定資産売却実績
(単位：億円)

年度	公開競争入札	随意契約	合計	目標額
1987	214	1115	1329	3000
1988	281	1760	2041	3000
1989	369	2399	2768	3500
1990	233	7880	8113	10000
1991	256	7796	8052	15000
1992	-	-	-	14432
合計	1353	20950	22303	-

注) 随意契約には、地価を顕在化させない土地の処分方法によるものを含む。

以上のように、国鉄長期債務償還の「処方箋」としていた土地・株式売却は完全に暗礁に乗り上げ、当初の目論みであったNTT株における試算11株売却約一〇兆円、土地売却分約一五兆円での債務処理は、バブル崩壊によって同様に崩壊したのだ。

その「見直し」が、貨物では「貨物八〇〇〇人体制」、東日本での「鉄道部門五万人体制」へと収束していると言える。

「分割・民営化」の破産と崩壊が、「見直し」による人員削減と安全の危機を招くものとして現実にかかってきている今日、「分割・民営化」体制にくさびを打ちこまなければならない！

デットロックスに乗り上げた
土地株売却処方箋

「貨物8千人体制」
「東日本鉄道部門5万人体制」
攻撃を粉碎しよう！