



国鉄「赤字」の原因はなにか



83. 9. 6

No. 1436

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五（六・公衆）〇四七二（二二）七二〇七

一九八二年度「国鉄監査報告」の26%を批判する

国鉄と国鉄監査委員会は八月二六日、一九八二年度の国鉄決算と監査報告を長谷川運輸相に提出しました。

それによると、国鉄の「赤字」は前年度を上回る一兆三千七百七十八億円、長期債務は十八兆四百五十七億円の巨額に達したとして、現行の「経営改善計画」の大幅変更を要求しています。

この「赤字」は何が原因で、どこに責任があるのでしょうか。

一九八二年度「一兆三千七百七十八億円の赤字」のなにかみはなにか

報告によると、営業収入は旅客が五・八%増の二兆五千四百十五億円、貨物が十%減の二千七百九十四億円、これに雑収入、助成金を加えて前年度比四%増の三兆三千三百三十億円です。

これに対し、人件費、修繕費、利息支払いなどの営業経費は前年度比十%増の四兆七千七百五十億円となっています。

従って、営業収入と営業経費を差し引きしたうえ営業外事業活動の損益を含めた「赤字」額は、一兆三千七百七十八億円となります。

こうした巨額の「赤字」は、年金負担、支払利息の増加に加え、東北・上越新幹線の開業に伴う償却費用が加わったことにより増えています。

とりわけ、東北・上越新幹線建設だけをとって見ても、それに伴う「赤字」は利払い一千四十八億円を含む二千五百十五億円となっており、国鉄の「赤字」がどこからきたかを象徴的に示しています。

国鉄の経営状況

	'82年度	'81年度	増加率
営業収入	33,130	31,730	4%
うち旅客	25,415	24,034	6
貨物	2,794	3,114	△10
営業経費	47,749	43,254	10
営業外損益	△14,619	△11,524	27
営業外損失	841	665	26
純損	△13,778	△10,859	27

注) 単位億円、△はマイナス

東北・上越新幹線の「初決算」

営業収入	1,045 億円
営業経費	436
団体借料	351
(上越新幹線)	
減価償却費	510
固定資産除却費	3
繰延資産償却費	303
利子	1,048
差し引き	△1,606

膨大な設備投資と
そのための借金こそ元凶

「赤字」の伸びの経過をみると、国鉄が、「赤字」に転化したのは東海道新幹線開業の年の

一九六四年です。この年に初めて三百億円の損失を出しながら、それ以後も借金による設備投資を続け、一九六八年に「赤字」は一十億円を突破しました。そして「第一次財政再建計画」では十年間の設備投資を三兆七千億円とし「第二次」では「列島改造計画」によって三倍化させ、こうして長期債務の利払いは異常にふくれあがったのです。国鉄の「赤字」をもたらしている主要な原因は、十八兆円をこす膨大な借金とそれに伴う一兆円をこす利払いです。

その借金は、採算を無視した新幹線、本四架橋、青函トンネル建設など、過大な設備投資に投入されたのです。

国鉄労働者の実力決起で、中曽根の軍事大国产化―臨調路線を粉碎しよう

さらに同報告は、国鉄「赤字」の根本原因にメスを入れることなく、一九八一年の「経営改善計画」による国鉄「再建」は不可能であるとして、その「内容の変更」を求めたりえで、「推進すべき具体的施策」として次のことを要求しています。すなわち、①職場規律の確立はまだまだ不十分であり、職場管理体制を強化する。②新採停止の継続II要員合理化の推進。③経費節減のため民間なみのコスト意識をもて。④全国一律運賃制の改悪。⑤貨物の縮小・廃止。⑥ローカル線の廃止、であり、臨調答申や「国鉄再建監理委員会」の「緊急提言」に沿って、一切の犠牲を労働者・人民に転嫁することで国鉄「再建」をなしとげよと主張しています。

政府・自民党、国鉄当局の国鉄「再建」を口実とした反動攻勢、さらにはこれに屈服し「職場と仕事を守るためには、労働運動を一切やめて、もつと一生懸命に働こう」なる企業防衛路線に転落した動労「本部」革マルの粉碎・一掃をかちとろうではありませんか。

「赤字」キャンペーンを粉碎し、今秋、反合一三里塚決戦の大高揚をかちとろう。