

自民・財界が国鉄に群らがり、私腹を肥やし 青函トンネルも本四架橋も押しつけ あげくに「首切り・運賃値上げ・ローカル線廃止」

破綻のバレン
の「分割・民営」

日刊 勤労千葉

86. 8. 23

No. 2327

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

国鉄当局は、またまた国鉄運賃値上げを申請し、この九月一日から実施しようとしている。国鉄はこの十年間に八回もの運賃値上げを行ってきた。増収額はしだいに減り、こんどの値上げで見込まれる増収額も七四七億円ほどだという。一方、発表された八五年度決算は約一兆八千億円の赤字である。

八年間で十三万人もたたきだした

国鉄当局は「赤字」を口実に十年間で八回もの運賃値上げを行ってきた。

いまから八年前の七八年、国鉄当局は「後のない再建」と称し「三五万人体制」をうちだし合理化を強行、八年間で四三万・国鉄労働者のうち十三万人もの労働者を国鉄職場からたたきだしたのである。

七八年当時、国鉄「赤字」は十兆円であった。それが八五年に二三兆円に膨れあがり国鉄再建監理委によると「八七・四・一」には何んと三七兆円になるといっているのである。

「赤字解消」といって合理化―首切りを行って赤字は二七兆円にも増える、こんなデタラメがあるだろうか。

国鉄労働者と国民に犠牲おしつけ

監理委「答申」によると現在の長期債務に十四兆円も上のせし三七兆円としている。それは鉄建公団が勝手にままたに日本列島改造論にもとずきつくった上越新幹線、青函トンネル、本四架橋などの費用をどさくさにまぎれて水増ししてしまつたのである。

分割の規準は「黒字」になる規模とさ

86. 8. 19 朝日新聞

国鉄の財政 六十年決算の見込みでは、単年度赤字額は約一兆八千五百億円、助成金を除いた実質的な赤字額はさらに多くらむ。長期債務（借金）の残高は六十年末で約二兆三千五百億円にのぼる。六十一年度予算では二兆六千四百億円の新たな借金をしても、過去の借金の返済と利子の支払いに九七％の二

兆五千七百億円が消えてしまひ、借りは返す「サラ金地獄」に陥っている。国鉄再建監理委員会の答申は分割・民営化に伴って処理すべき長期債務として、鉄建公団が建設した青函トンネル、本四公団の本四連絡橋なども上乗せして三兆七千三百億円と試算した。

最後とばかり高い運賃の始末

「房総県民にズッシリ」

国鉄、最後の値上げというが...



痛動 遠げりや 運賃さらに重く

東金線は一〇%

三陸鉄道、値上げへ 平均〇%申請

【盛岡】五十九年四月に全国初の第三セクター鉄道として開業、二年連続赤字（単年度）を計上するなか、予想を覆す、快走ぶりを見せていた三陸鉄道（社長・中村隆彦、手塚知事）は十二日、関係業者と協議して運賃を平均九%値上げする案を決め、今月中にも運輸省に認可申請する。同社は認可を待って十月から実施したい方針だ。

何も解決できない!