



千葉労働運動

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

92.4.14 No. 9574

増え続ける事業団の債務!

民 5年間の決算 その1

分割・民営化から五年間がたつとも、清算事業団のかかえる債務が増え続けている。

清算事業団は、膨大な借金を返済するための組織として、二五・五兆円の債務を引き継いで出発した。当初の計画では、引き継いだ土地のうち約三千三百畝のを売却して八兆円を稼ぐはずであった。さらに、JR株の売却や新幹線使用料等によって、本来であれば、すでに借金は半分以下になっていなければならないはずだったのである。

ところが、発足以降の事業団の債務はグラフのとおり状況である。九〇年度に限っては二六・二兆円まで挽回しているが、これも、所有していた帝都高速交通営団株の放出などによって帳尻を合わせたにすぎない。九十年末までに売却した土地は約二千六百畝である。事業団が引き継いだ土地が約八千畝なので、すでに三分の一は売却してしまっただのである。これによる収入は、約一兆四千億円。何と二年間分の利息(一兆五千億円)にも満たないのだ。そして、今も毎日四〇億円、一時間ごと

に二億七千万円の利息が増え続けている。

崩れ去った分割・民営化の枠組み!!

結局「累積債務の解消」なるものが「バブル」だけを頼りとした、まさに泡のような計画でしかなかったことがあらわとなったのだ。否、そもそも表向き「看板」とは裏腹に、そもそも債務返済など何ひとつ真剣に検討もされなかったのである。実際のところ、彼らの頭のなかには、国鉄の膨大な資産をいかにただ同然で手に入れるのかし

かなかったのだ。

膨れあがる債務をめぐってすでに、責任の擦り付け合いが始まっている。「好調だから事業団の債務のためにJRが金を出せというのでは困る。国が処理するのが正論」(JR)、「こちらはそんな気は毛頭ない。JRが好調でメシを食えたのもわれわれが借金を返しているからじゃないかと言いたい」(事業

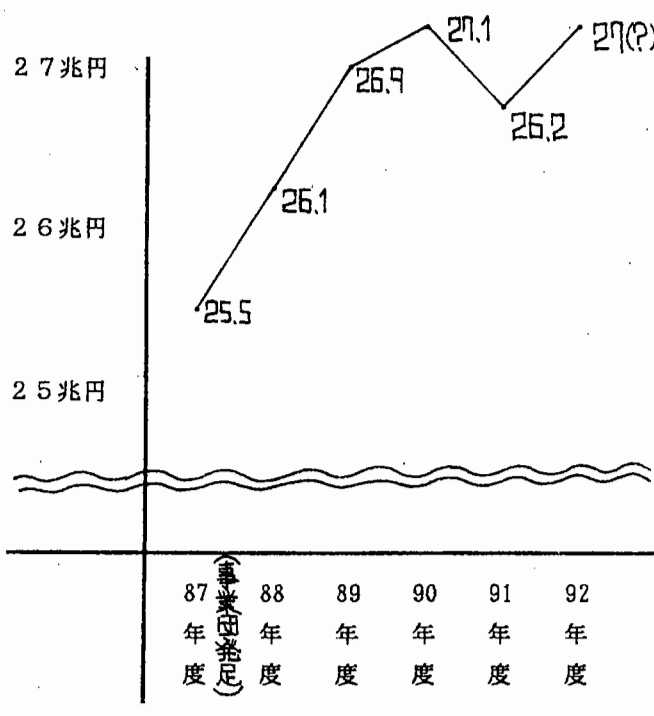
団)……。

これに対し奥田運輸大臣は、年度末の記者会見で、わずかに分間の間に「厳しい」という言葉を十数回も口にしながら、結局、最後は国民にツケが回っていくという構図だ。何のための分割・民営化だったのか。まさに「国鉄分割・民営化の枠組みが崩れた」(日経新聞)と言っ他はない。

土地売却の実績

	面積 (ha)	金額 (億円)
87年度	271	1,329
88年度	966	2,041
89年度	519	2,768
90年度	810	8,113
計	2,566	14,251

増え続ける事業団の債務



5・15～17 沖縄現地闘争!

派遣団 募集中

