



月刊労働千葉

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

※ 電話番号は4月29日から変更になります

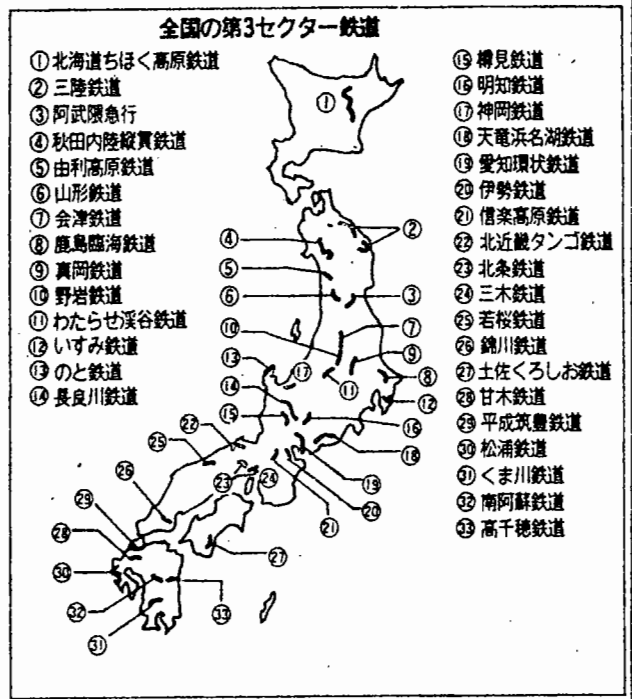
92.4.27 No. 3580

切り捨てられた 第三セクター

—「信楽」事故はその帰結—



【前号より続く】
さらに深刻なのは切り捨てられた第三セクターである。国鉄改革の美名のもとに、八三線、三千キロ以上のローカル線が切り捨てられた。このうち四五線



はバスに転換するなどして廃線となり、残る三八線(約千三百キロ)が、三五社の第三セクター(うちうち私鉄が二社)に引き継がれた。しかし、この三五線のうち、黒字はわずか四社(八九年)しかない。これらの線区は、第三セクターへの転換後五年間のみ国から支払われる「欠損補助金」が打ち切られれば、存続すら危ぶまれる状況にある。

そればかりではない。開業から三年連続して黒字を計上し、第三セクターの優等生と言われた信楽高原鉄道が、行き着いた大惨事こそ、実は分割・民営化の当然の帰結だったのである。

黒字をだすためには、安全な線をかまっていられない、車両も安上がりの軽車両、職員数は、国鉄時代の三分の一であった。列車運行の専門家も全くいない。結である。

なんと人件費は国鉄時代の二割以下だったそうである。そして、収入増加のために集中豪雨的に乗客を増やそうとしてイベントを企画し、輸送能力をはるかに上回る乗客が押し寄せる。しかも、信楽の場合は、儲かると思いうやいなや、運輸省にも届けていないいんちき工事をやって、JRが我がもの顔で乗りこんできたのである。

採算制を強いられながら、無理な事業展開をすることでどんな結果を生むことになるか、そのことをまさに典型的に示したのが信楽鉄道事故であった。

何もこれは信楽鉄道だけのことではない。現在、JR自身が「営業所」「鉄道部」などと称しながら、生き残ったローカル線を次々と事実上の「第三セクター化」しているのである。これが分割・民営化の恐るべき帰結である。

最初に自衛隊



PKO法案をめぐる情勢は、重大な局面に突入しました。

4月28日、参議院PKO特別委員会が審議再開、5月連休明け特別委員会全面再開、自、公、民による5月下旬から6月上旬強行採決、そのうえで、この秋にも自衛隊のカンボジア派兵をおこなう。これが、自民党の描くプログラムである。

宮沢首相は、「7月参議院選挙で敗北してもPKOをとらず」と高姿勢に終始している。加えて、小沢調査会が4月24日「答申起草委員会」を開き多国籍軍などへの自衛隊参加について「朝鮮戦争型の国連軍への参加は可能」というムキ出しに派兵・侵略の意図を露わしている。容するに、政府・自民党は「国際貢献」の大反動キャンペーンをはりめぐらし、とにかく「まず派兵」「既成事実を積みかさねることで国民の批判はとうにでもなる」というのである。この自民党の暴挙をどうして許せようか。全力でPKO法案を廃案に追こもう。

4.29

反戦統一行動へ!
—東京小日本青年館— 11時17分まで
集合。千世末駅(10番)11時17分まで
—最後部—