



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

92.5.28 No.3598

黒字JRは本物か? その1

● 民営化後初めての減益

JRは、「うれしい誤算」などと、好調な業績をうたいあげている。しかしそれは本当なのか。たしかに、昨年度のJR七社の経常利益は合計で、四千七百二十八億円巨額の黒字決算をしている。

しかし、「国鉄時代は大赤字だったものが、JRになったら大黒字になった。だから分割・民営化は大成功だ」というのは、限りなくウソに近い大誇張である。実際、五月二五日に発表された九二年三月期決算では、JR本州三社は新幹線買取りの利払いによって、のきなみ民営化後初の減益となっている。貨物会社の経常利益は前期の三分の一以下に落ち込んだ。

● そもそも国鉄時代から黒字だった

「赤字国鉄」が「黒字JR」に変身を遂げた最大の要因は、いうまでもなく、国鉄時代の長期債務の大半を清算事業団が肩代わりして、JRが身軽になったためである。国鉄最後の八六年度決算では、三千六百六十三億円もの営業利益を生みだしている。それが最終的に純損益で、一兆三千八百十三億円という大赤字になっていったのは、二兆三千億円という巨額の営業外経費のしかかっていたからだ。なかでも、借金の返済部分が一兆

三千二百億円である。累積債務から解放されたJRが黒字になることは当初から予想されていたと言つてよい。

● 首きりによる「黒字」

しかもその黒字の伸びの要因は、何よりも大幅な人員削減効果が出てきていることにある。八六年度から八七年度(国鉄からJRへ)にかけての要員削減数は三万六千名だから、年間の人件費を五百万円として計算すれば、一千八百万円分は、首きりによって生みだされたものに他ならないのだ。「つづく」、次号では新幹線買取りによる長期債務問題を検討する。

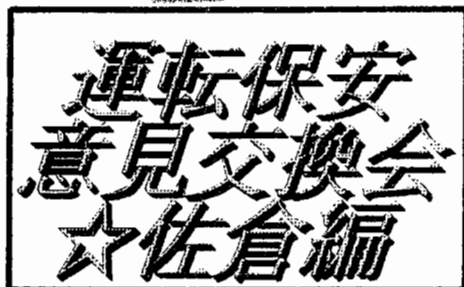


【JRの92年3月期決算】

	J	R	経常利益
	売上高	営業利益	
北海道	1,063(1.3)	▼ 483(-)	20(26.9)
東日本	19,499(5.3)	3,548(21.4)	1,080(▼27.8)
東海	11,307(2.7)	2,876(115.9)	1,170(▼ 9.4)
西日本	9,172(2.8)	1,278(4.4)	661(▼24.4)
四国	510(6.2)	▼ 90(-)	71(▼15.7)
九州	1,604(6.4)	▼ 281(-)	42(5.9)
貨物	2,152(5.0)	66(▼41.1)	19(▼73.4)

(単位・億円、億円未満は切り捨て。カッコ内は) 前期比伸び率%。▼はマイナス。

J R北 海道、四国、九州は前期も営業赤字。



■ 列車掛廃止は危険!

JRになって、列車掛を廃止する区間が多い。緩急車を連結していないため、列車掛が乗る場合も機関車に乗っている。しかしこれでは後方監視もできず、事故防止や運転保安上問題だ。

■ 信号が見えない!

機関車は、運転席の位置が高いため、信号が他の遮へい物に隠れて見えないところがある。改善してほしい。例えば、北鹿島駅・千葉みなと駅など。

■ 指令が貨物を無視!

指令が列車無線で指示をだすときに、貨物列車をとばして電車だけに指示をだしている。旅客の指令は貨物などどうでもいいのか。考えているのか。この間の事故の教訓が何も生かされていない。