



千葉労働者

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

93.8.2 No. 3837

赤字解消など 結局ペテンだ

JR東日本の株式相場が十月二六日に決定し、売却の動きが進んでいる。売り出し価格は、ひと株二五万円(三〇万円と言われている。今秋売却予定の株は二百万株であり、仮に三〇万円で売り出したとしても、六千億円だ。つまり、清算事業団が抱える累積債務約二七兆円の解消にとっては、焼け石に水ほどの役割も果たさないとのことである。それどころか、毎年発生する一兆四千億円の利子の半分にも満たないのだ。

計画としては、後五年ほど(九七年度ごろ)までに、旧国鉄用地とJR株を全て売却するとしているが、株価が三〇万円程度とすれば、JR東日本の残り二百万株と西日本・東海の四百二十四万株を全て売却しても、高々二(三兆円(二年分の利子に過ぎない!))、

「12・1ダイ改」に関する申し入れ

1. 今次ダイ改に合わせて実施される労働時間短縮については、鉄道輸送としての公共性を維持することを前提に、業務の切り捨てや無謀な効率化追求を止め、要員の配置を基本に実施されたい。
2. 各年度の各職種別55歳到達者数および出向先の確保について考え方を明らかにされたい。
3. 「55歳到達者」の激増するなかで、動力車乗務員をはじめとする各職種の需給状況および今後の要員計画を明らかにされたい。
4. 「55歳原則出向」、「ニューライフプラン休職(Aコース)」を機械的に強制することを止め、「60歳まで働きたい」という大部分の社員に希望と働きがいを感じさせる労働条件を確立されたい。
5. 各職場では「55歳到達者を前提にした要員削減を計画している」という不安があるが、このような施策の強行はしないよう地方を指導されたい
6. 一部労働組合の以降にもとづいた労務政策としか言いようのない強制配転・「塩漬け」、出向などを解消し、乗務員の拙速な養成を改め、全社員が安心して働ける「安全を基礎」とした体制を確立されたい。
7. 千葉支社における「7・2ダイ改」において、「乗務員勤務制度」改訂における交渉経緯を無視して設定されている「行先地の時間」「在宅休養時間」「睡眠時間」「食事時間」などについて、今次ダイ改で改善された
8. この間、死傷事故をはじめ安全に関わる事故が激増していることに鑑み無謀な効率化の追求を改め、安全を最優先した施策を講じられたい。

12・1ダイ改阻止に向け、闘いがスタート。(千葉本社に申し入れ)

20兆円が返済不能に

旧国鉄債務 地価・株価下落響く

国鉄清算事業団が保有する旧国鉄債務約二七兆円のうち二兆円前後が返済不能となるのが確実となってきた。返済の原資である旧国鉄用地とJR株は九七年度ごろまでに売却する予定だが、十兆円強にしかならないという見通し(一兆円以上の利子負担が絶たれた)地価、株価の大幅な下落は見込めず、返済不能がさらに膨らむ可能性もある。返済不能分は中長期的には国の財政で負担するしかない。厳しい財政事情の下で、将来的には増税論議に発展することにもなりそうだ。

(国鉄清算事業団は「きょうのこぼし」参照)

利子負担、年1兆円

旧国鉄の債務は国鉄清算事業団が引き継ぎ、旧国鉄用地を九七年度までに、JR株もできる限り売却して返済する予定だが、十兆円強にしかならないという見通し(一兆円以上の利子負担が絶たれた)地価、株価の大幅な下落は見込めず、返済不能がさらに膨らむ可能性もある。返済不能分は中長期的には国の財政で負担するしかない。厳しい財政事情の下で、将来的には増税論議に発展することにもなりそうだ。

土地が全て売却されたとしても、株と合わせて十兆円にしかならない。七月十六日の「日経」は、「国鉄清算事業団が保有する旧国鉄債務約二七兆円のうち、二兆円前後が返済不能となるのが確実となってきた。返済不能額がさらに膨らむ可能性もある。返済不能分は中長期的には国の財政で負担するしかない。厳しい財政事情の下で、将来的には増税論議に発展することにもなりそうだ」と報じている。

結局、「国鉄赤字解消のためには分割・民営化しかない」などと主張されることが、全くのペテン・詐欺でしかなかったことが、ついに隠しようもなくなったのだ。逆に言えば、この時期に強引に株相場を強行するということは、政府・自民党が、二〇兆円以上の累積債務の全てを国民の押しつけるハラを固めたと言うことに他ならない。そして一方、JRのなかでは、この株式相場が、新たな大合理化攻撃の開始の宣戦布告になるうとしている。断じて許せない! われわれは、今一度問わなければならない。「一体何のための分割・民営化だったのか!」