



千葉動力車

見切り発車する 整備新幹線

「第二の国鉄の道」に踏み出す 整備新幹線の全線フル規格化!

一九九五年度政府予算案の焦点となっていた、整備新幹線の未着工区間について、昨年一月一九日、政府は関係閣僚の折衝において、この九五年度に工事実施計画を認可し、駅舎(富山駅・熊本駅)や周辺の整備に着手し、東北新幹線のうちミニ新幹線で計画していた区間を東海道新幹線型の「フル規格」にすることで合意したとしている。さらに二一世紀初頭に整備新幹線の五線全線をフル規格で開業させることを確認したとしている。

財源確保の見通し無き計画着工

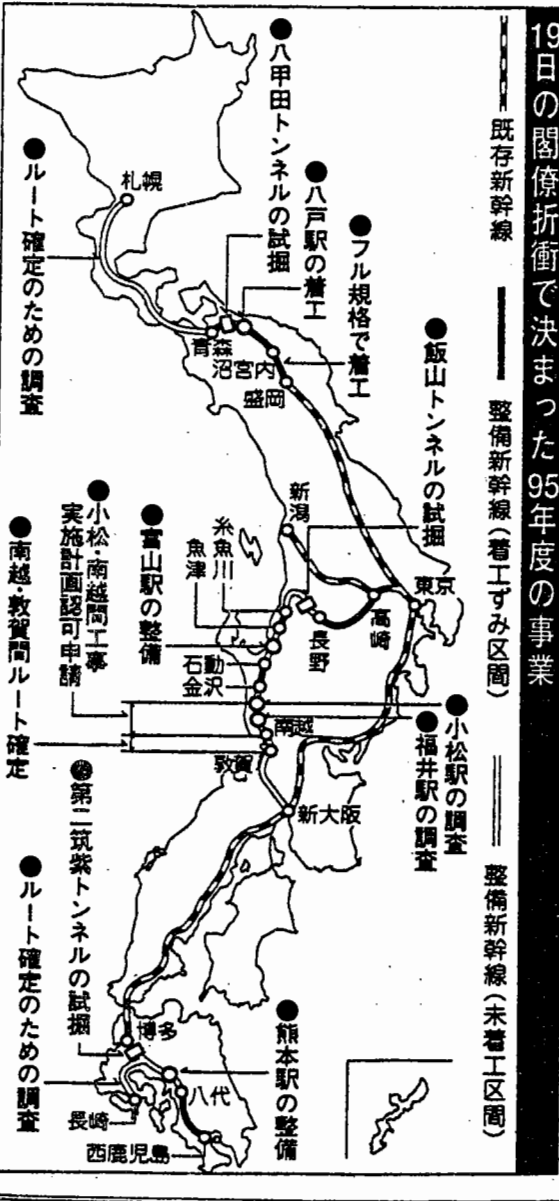
JR各社の債務増加は不可避!

整備新幹線問題については、そもそも分割・民営化七分割体制と新幹線保有機構として出発し、九一年一〇月にその保有機

構を改組して、「鉄道整備基金」として発足させた。この時既存新幹線を買取ったJR三社(東日本・東海・西日本)の債務は九・一兆円であった。

九三年に発表された、「総務庁行政監察」でさえ、国鉄長期債務の連結決算が約三兆七千億円であると、分割・民営化時の債務額と同額であることを認めていながら、何とまたもなんの財源の見通しもないまま、整備新幹線計画を矢継ぎ早にスタートさせると言うのだ。

着工される各線は、運輸省が「未着工区間の収支見直しをもし発表すれば、そんなに採算性が悪いなら作るなということになりかねない」とする通り、次々と赤字経営に陥ることは明らかであり、そのツケが結局のところJR各社と国民へと回されるのだ。まさに「第二の国鉄の道」にスタートをきったのだと断じることが出来る。



鉄道利権の再奪取・我田引鉄を 強烈に推進する自民党の思惑!

昨年二月に、細川政権が三年先送りを決めていた整備計画を、「着工」へと着手した要因は、ひとつには「来年の選挙を有利にしたい」という「我田引鉄」の政治思惑であり、小沢によって食い荒らされた省庁への強烈な自民党(亀井運輸相)の巻返し策であり、「従来の整備計画はすべて維持されることが前提」と、鉄道利権の再奪取を目標とするものに他ならないと言える。

運輸省の試算によっても、現在着工している整備新幹線三線五区間の建設費は約二兆二千億円。これに対して五線全線をフル規格化すると追加資金に約五兆二千億円が必要だとしている。まさに強烈的な政治圧力と言わざるを得ない。ここにまたひとつ分割・民営化時に言われていた「政治介入の排除」が音をたてて崩れさったのだ。

分・民一〇年の見直しを前に

推進される労務政策の再編成!

又、その底流にあるものとして見ておかなければならないことは、「分割・民営化一〇年の見直し」を前にした、自社連立政権・亀井運輸相の政治介入である。運輸省・JR各社の抵抗を押し切り、昨年十二月二四日に国労と国鉄清算事業団が「合

意」した、「二〇二億円スト損賠償請求訴訟」の取り下げと、「国労会館の明け渡し」は、JR各社に対する労務政策の転換を、自民党が主体となってそれを推進し、解決するということを宣言したに等しい。

つまり、「国鉄が分割・民営化されたことを認め、健全で正常な労使関係の構築に努力する」とは、国労に現在の国労のままであるなどということとは認めないということであり、一方では現在なお「JR体制」を続けている東日本に対する強烈的な恫喝を示している。まさに分割・民営化時に積み残した国鉄労働運動の解体・一掃、JR総連の切り捨て、運輸省官僚とJR官僚を小沢体制から掃討するという意図をも含んでいる。

国鉄労働者への再責任転嫁など

断じて許すとは出来ない!

整備新幹線網のフル規格化がもたらす弊害は、既存路線の縮小・廃止を進めるものであり、公共性の観点からも断じて認められることは出来ない。

しかもこの着工が、「第二の国鉄」問題を生み出し、さらなる大合理化と首切り攻撃となつて襲いかかってくることは必定だ。断じて許せない。基底にある政治のための新線整備など無用の長物なのだ。またも赤字のツケを国鉄労働者に転嫁することなど、だれが認めることができようか!