



日動労千葉

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

96.6.21 No. 4418

旧国鉄債務 = 28兆円問題とは何か

2.14 その1

国鉄分割・民営化が強行されてから一〇年目を迎え、いよいよ国鉄闘争は、最大の正念場を迎えました。七月一四日には、この闘いの勝利に向けた全国労働者総決起集会が東京に於いて開催されます。

正念場の国鉄闘争に対する認識を深め、集会の大成功を勝ち取るために、日刊で何号かにわたって、テーマごとに特集を組みます。今号はその一、清算事業団二兆八兆円の累積債務問題です。

20兆円が 国民負担

分割・民営化の下サクサのなかで、当時の国鉄債務二兆八兆四千億円に加えて、さらに、青函トンネルや本四架橋など、鉄道建設公団の債務を全部引き受け、一方では、大量首切りによる退職者の年金負担など、国鉄の長期債務は約三七兆円に膨れあがりました。これが八七年の分割・民営化の過程で、この時に清算事業団が三七兆円の長期債務のうち二兆五千億円を引き継ぎ、あとは、本州のJR三社などが引き受けるという形になったのです。

清算事業団は一〇年かけて、国鉄がもっていた大量の土地の売却代金やJR各社の株の売却益などを中心にして債務の返済をし、それでも返済しきれない

一三兆八千億円を国民負担とすることとし、その際必要となる「新たな財源措置」は、国の歳入・歳出の全般的見直しと合わせて決定するとされました(八年一月閣議決定)。

しかし、バブル経済を前提とした「解決案」であり、実際上は、バブルが起こって土地が高騰すると、当時の内閣は、土地の放出を禁止するなど、そういう制約の中で土地や株式の売却は進まず、債務は九五年度末で二七兆五千八百億円と二兆円も増加し、残った資産の売却を行なっても、国民負担は二〇兆円を越す見通しとなっています。

国家財政を 直撃

今年度末の国債発行残高は約二四一兆円。日本の国家財政が破局の危機にひんしている中で、二兆八兆円問題は、住専とは桁の違う金額です。この問題それ自体が、単純に国家財政の問題だけではなく、政治体制それ自身を直撃しかねない問題となっているのです。(表-1)

この問題をどういうふうに処理するのか、放っておけば、一年間に一兆五千億円に及ぶ利息がどんどん発生するわけです。しかも問題は、利払いの停止をしなかつたために、この一〇年間に清算事業団が支払った利子

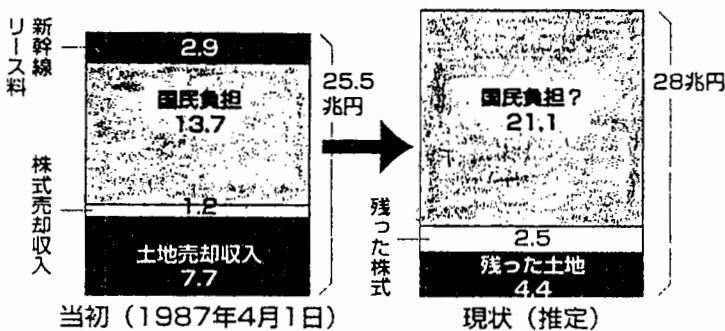
補填は、金融機関と財政投融资金の利息として、銀行と国庫に入り、それで長期債務が増えたわけです。

そもそも国鉄債務も帝国主義の財政金融政策のつけに過ぎません。そして膨大な利権。すべて百も承知のうえで行ったことです。住専への税金投入に対する怒りが沸騰していますが、その内容からすれば、清算事業団累積債務は、その数倍も悪質です。

責任転化を 許さない

結論的には、一方で「国民負担」を強行し、他方「JRの負担」をめぐる、一切の矛盾をJRの大合理化、首切り攻撃に転化していく、つまり、大増税と国鉄労働運動の解体です。二兆八兆円問題を、労働者、国民に責任転化する、まして再び国鉄労働者に対する合理化や首切りのキャンペーンにすることなど、許してはなりません。われわれは、国鉄清算事業団の累積債務問題を、国鉄分割・民営化攻撃の本質、「国鉄改革」のペテン性をあらためて白日のもとにさらし、そしてその首謀者たち、つまり政府・運輸省、財界、JR当局、JR総連・革マルの犯罪性をあばく問題としてとらえなければなりません。

国鉄長期債務の処理計画 (表-1)
(数字は兆円、端数は四捨五入)



今年度末の国債残高	241兆円
借入金等	80兆円
地方債残高	136兆円
重複除くと	合計 443兆円

(表-2). 日本の財政危機