

# Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報  
No. 95 2011. 02. 11.  
発行責任者 坂東 貞男  
編集責任者 教 宣 部

## 責任を棚上げし自立・完全民営化を迫る国交省！

先頃、発表されたJR上場3社の2010年4～12月期連結決算は、3社そろって増収増益となっているようですが、JR三島・JR貨物の4社の経営が厳しい状態は続いており、発足して20年以上経っても未だに株式上場ができていません。

そのことに関して、昨年6月、国土交通省が「国土交通省政策2010」として、現状を踏まえて長期的視点に立った行政の目指すべき方向性そして短期的に取り組むべき具体的な重点施策を発表した中に「JR三島・貨物会社の経営・財務基盤の安定と自立・完全民営化を目指す」とあります。

しかし、昨年の流行語にもなった「事業仕分け」では、鉄道建設・運輸施設整備支援機構も対象となり、「鉄道助成業務は事業縮減の可能性を含め国が実施すべきであり、国鉄清算業務については利益余剰金を国庫に返納」となり、益々JR三島・貨物会社は厳しい状況に追い込まれました。

つまり国鉄改革から20年以上経つが未だに健全な会社として完全民営化に至っていないから問題と言いながら更に追い込もうとしているように思えます。

## 全国の仲間と連帯して雇用と職場を守る闘いを展開していきましょう！

JR三島・貨物会社の中で一番厳しい状況にあるのがJR貨物で「3年連続の赤字は許されない」「JALの次はJR貨物」とさえ言われおり、JR貨物の存続のためには一部で第二の国鉄改革・JR再編が必要とまでささやかれています。

JR三島・貨物会社の「赤字」の原因は、「経営安定基金の運用益ダウン」「物流量のダウン」と経営陣の経営失敗ということ、そして株主である支援機構や国土交通省の責任が大きいこと間違いありません。

にもかかわらず国土交通省は、これまでのことを棚上げして自立・完全民営化を迫っているのです。そもそもJR三島は国の支援の元で発足したのであり、簡単に自立・完全民営化が出来るはずがなく、JR貨物においても現在の物流事情を勘案すればそう簡単に自立・完全民営化は出来ないことは明らかです。

昨年12月に発表された平成23年度の国の予算にJR三島・貨物会社への鉄道安定基金積み増しや助成金・無利子貸付が盛り込まれ、財政としては一息付けるように思われますが何時厳しい状況に再びなるかわかりません。

その場合、昨年末のJAL整理解雇でも明らかですが、労働者が犠牲になることは目に見えています。また、JR再編ともなれば私たちJR東海でも他社ことだと言っておれなくなります。

私たちは、国鉄改革の痛みを忘れず・伝えていくことで労働者として声を上げ、全国の仲間と連帯して雇用と職場を守る闘いを展開していきましょう。