

投光器 学習版

国労東海貨物協議会
2012年2月10日 No.3
発行責任者 鈴木 和巳

今回は、私たちが働く「日本貨物鉄道株式会社」の 成り立ちについて簡単に説明します。

会社が設立されて25年が経過しますので、青年労働者の多くは母体となった「国鉄」を知らない世代だと思われます。(マニアの方は非常に詳しいと思いますが・・・)

1987年4月1日に全国一社の国鉄が一瞬にして「分割・民営化」され、6旅客会社と貨物会社に分けられました。本州3旅客会社は新幹線を継承し黒字が見込まれていましたが、北海道・四国・九州の三島会社は明らかに赤字経営になると予想されたため、発足時に「経営安定基金」が与えられ、その運用益をもって経営を成り立たせる策でした。

また、この国策であった「分割・民営化」は闘う労働組合(国労)潰しであったと、後に中曽根元総理は認めています。



貨物会社が抱える矛盾とは？

私たちの貨物会社はどうだったでしょう？

資本金190億円、社員数12,005名でスタートしましたが、何と国鉄の長期債務944億円も押し付けられての会社発足となりました。また、貨物会社は第二種鉄道事業会社として自前の線路を持たず旅客会社の線路を借り、線路使用料を支払っての経営となりました。そのため、列車の運行権は旅客会社が持ち、列車ダイヤの設定や通勤時間帯の運行など様々な制限がされ、更には継承した施設や機材設備、機関車や貨車などは多くが老朽化している状況であり、現在も多くの設備投資が必要となっています。一方では継承特例として固定資産税の減額など税制優遇措置も取られてきましたが期限が付いたものでした。(現在、延長措置がとられています)

私たち国労は会社発足当初から三島・貨物会社が抱える構造的な欠陥や総合交通政策を国や貨物会社へ訴え続けてきていますが、会社発足当初、貨物会社の経営陣は「与えられた環境で株式上場を目指す」とし、6年間は黒字経営を続けたものの、その後8年連続の経常赤字を生み出し、国労の提言を無視できない状況となっています。

次号へつづく



国労は三島・貨物会社の構造矛盾の解消を目指し、現在まで毎年「国土交通省要請行動」や「議員要請」を繰り返し実施してきました！

構造矛盾の解消なしに貨物労働者の待遇改善はあり得ません！