

JR北海道の「事態」は、「分割・民営化」に起因しており、その検証と見直しが求められる問題

1987(昭和62)年4月1日の国鉄の分割・民営化から26年

一 「分割・民営化」は、戦後政治の総決算路線のもとに「行政改革」、併せて労働組合運動の弱体化をねらったもの。1982年、第二次臨時行政改革調査会、5年以内に民営化方針

- ① 国鉄累積赤字の解消 25兆円(東海道新幹線建設、政治路線建設、独立採算制)
- ② 効率的な経営体制、民間活力の活用 (国民共有財産の解体・分け取り)

二、何が行われたか。

- ① JR7社に「分割・民営化」、事業拡大
- ② 土地の売却 約7.2兆円、本州3社株売却 約4兆円
- ③ 約10万人の削減、差別と労組分断、7628人清算事業団へ、3年後に1047人解雇

三、その結果どうなっているか

- ① 長期債務解消策の破綻、国民負担増
- ② 安全軽視・規制緩和、輸送障害増加、東中野駅衝突、信楽線、福知山線、羽越線等の重大事故
- ③ 各社間の経営格差拡大、労働条件格差の拡大
- ④ 利益追求第一、路線廃止

四、安全優先の公共交通の再生をめざし、「分割・民営化」の検証と見直しなど、国の責任と役割を明確にする国民的議論を

参考資料

① JR7社の経営実態、「決算」にみる (2013年3月31日・億円)

| | 東日本 | 東海 | 西日本 | 北海道 | 四国 | 九州 | 貨物 |
|------------|--------|--------|--------|-------|-----|-------|-------|
| 連結・営業収益 | 26,718 | 15,853 | 12,989 | 1,796 | 476 | 3,428 | 1,848 |
| 単体・営業収益 | 19,108 | 12,450 | 8,685 | 843 | 279 | 1,930 | 1,499 |
| 営業費 | 15,879 | 8,459 | 7,661 | 1,153 | 375 | 1,914 | 1,461 |
| 営業利益 | 3,228 | 3,991 | 1,023 | -309 | -96 | 15 | 37 |
| 経営安定基金運用益等 | | | | 309 | 114 | 97 | |
| 当期利益 | 1,388 | 1,878 | 419 | 13 | -15 | 20 | 4 |
| 配当金 | 474 | 206 | 213 | | | | |
| 内部留保計 | 21,085 | 19,597 | 8,151 | | | | |

② (億円)

| JR北海道 | 営業収益 | 内運輸 3社 | 物品販売4社 | 不動産 2社 | ホテル 3社 | その他17社 |
|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 連結決算 | 1,796 | 833 | 515 | 229 | 76 | 143 |

③ (人)

| 単体社員数 | 東日本 | 東海 | 西日本 | 北海道 | 四国 | 九州 | 貨物 | 計 |
|-------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|
| 1987年 | 82,500 | 20,632 | 51,540 | 12,720 | 4,455 | 14,589 | 12,005 | 198,441 |
| 2013年 | 59,370 | 18,094 | 29,850 | 7,116 | 2,650 | 9,390 | 6,157 | 132,627 |

④ JR在来線、輸送障害の多発(列車運休や旅客列車30分以上の遅延) (件数) 国交省資料

| | 1987年度 | 2003年度 | 2012年度 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| 部内原因・鉄道係員、車両又は鉄道施設に起因するもの | 776 | 1,028 | 1,220 |
| 部外原因・線路内立入り等に起因するもの | 206 | 1,084 | 1,818 |
| 災害原因・風水害、雪害、地震等の自然災害に起因するもの | 416 | 812 | 1,316 |
| | 1,398 | 2,924 | 4,354 |