

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

水平分業 分社化・転籍許すな

国鉄分割・民営化以来の動き

なぜ相次ぐローカル線廃止

JR各社で赤字ローカル線を廃止する動きが相次いでいます。1987年の国鉄の分割・民営化に伴って全国で多くの赤字ローカル線が廃止されました。なぜ、再び廃止の動きが相次いでいるのでしょうか。

JR西・三江線108^キ 全線廃止

JR西日本は9月1日、島根県と広島県を走る三江線さんこうの全線廃止を正式に表明しました。国鉄分割・民営化以降、本州で100^キを超える路線が全線廃止されるのは初めてです。

JR東日本も13年に岩手県内を走る岩泉線を廃止しました。

JR北海道は今年18日、路線全体の約半分にあたる13区間（1200^キ）について単独では維持が困難だと正式に発表しました。

JR北海道は、バスなどほかの交通機関に代



替できるかどうか、路線を維持する場合も、自治体などが駅舎や線路などの施設を保有し、JRは運行だけに専念する「上下分離方

式」の導入などを協議したいとしています。

本州3社は過去最高の純利益

「赤字路線は単独では維持できない」「JR北海道の財務状況では無理」と説明されています。

しかし、JR各社の2016年3月期決算では、JR東日本とJR東海は、国鉄分割・民営化後で過去最高の当期純利益を計上。JR西日本も過去最高の純利益を確保しています。山手線や東海道新幹線などのドル箱路線を抱えているので当然です。

JRグループ全体で見れば、巨額の利益（本州3社の純利益は計6000億円以上）をあげて経営陣や株主が濡れ手に粟の巨利を得ながら、他方では赤字を口実に地方ローカル線は切り捨てる構図なのです。

水平分業・分社化・転籍を許すな

ローカル線の廃止だけではありません。JR東日本は、水平分業Ⅱ分社化・転籍の全面展開へと突き進んでいます。駅部門の分社化へ向けたグリーンスタッフ（契約社員）の募集停止、乗務部門の分社化へ向けた運転士の車掌兼務の動きなど、国鉄分割・民営化以来ともいうべきレベルの施策を開始しています。グループ会社の大再編も始まっています。

今こそ水平分業Ⅱ分社化・転籍に反対を！