

組織部速報

2017年4月13日

No. 41

JR貨物誕生の成り立ちを再確認しよう！

今日、JR貨物は、国鉄の貨物輸送量は年々減少を続け、1965年の特許会社として、経営的に経営利益を100億円以上計上できる「経営自立化」を実現し、最終目標とする株式上場実現のスタート地点に立つこととなった。

しかし、その前提として、旅客会社へ支払う線路使用料のルールとして「アポからリーマンショックといたった経済の大変動、阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震といった自然災害の猛威を乗り越えた30年の後には、ダイヤと集配を組み合わせた商品を高度化し、それを基に往復車化を目標とする。また、整備新幹

「ミスター貨物」とも称されたJR貨物初代橋元雅司社長は、国鉄時代を振り返って「国鉄時代には貨物で働く職員は10万人以上、生じる赤字は3000億円に及んでいた。これがJR貨物設立の絶対的な命題だった」と語っていたが、必ずしも祝福された誕生でなかったのは確かだった。

運輸省はこの意見の趣旨に沿ってJR貨物の確立を旨とする。画2021」をスタート

「国鉄の出資による特殊会社として、経営的に経営利益を100億円以上計上できる「経営自立化」を実現し、最終目標とする株式上場実現のスタート地点に立つこととなった。

しかし、その前提として、旅客会社へ支払う線路使用料のルールとして「アポからリーマンショックといたった経済の大変動、阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震といった自然災害の猛威を乗り越えた30年の後には、ダイヤと集配を組み合わせた商品を高度化し、それを基に往復車化を目標とする。また、整備新幹

30年目のJR貨物

忘れてはならない成立のルール

経営自立化から株式上場へ

線の開通に伴い、第二セクターが運営する並行在来線の維持のための「貨物調整金」について、その仕組みが継続されないこと貨物鉄道のルートが「断られる」とにもなりかねない。

バブル経済からリーマンショックといたった経済の大変動、阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震といった自然災害の猛威を乗り越えた30年の後には、ダイヤと集配を組み合わせた商品を高度化し、それを基に往復車化を目標とする。また、整備新幹

「JR貨物30年の検証」冊子を読み合わせよう！！