

JRの安全・安心輸送の確立へ

公共交通を守って行こう

4. 26福知山線事故から20年

西日本安全集会

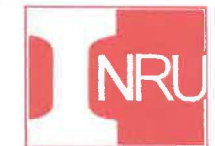


国立広島商船高等専門学校・風呂本武典先生

4月26日、西日本本部は、「4・26福知山線事故から20年 西日本安全集会」を国労大阪会館大会議室にて開催し、80名の仲間が参加しました。

一部の労働講座で、「まちづくりと安心安全な地域公共交通の制度設計を改めて考える中国山地のローカル線存続問題―JR体制の見直しと上下分離方式―」と題して国立広島商船高等専門学校・風呂本武典先生より講演を受けました。

二部では西日本本部植田委員長の挨拶の後、大北書記長から報告、各地方本部から安全に対する決意を受けました。その後、工藤本部副青年部長の感想、大北書記長のまとめの後閉会しました。



国労近畿

第240号
発行 山本 泰光
編集 木下 賢一
大阪市北区錦町2-2
TEL06-6354-0700
FAX06-6358-1465

【講演より（抜粋）】

2025年現代の社会状況は、労働組合を知らない、知りたくない若者たちが多数である。教科書には労働市場問題が描かれているが、労働組合運動は書かれていない。世の中のマルクス経済学を教える学校なんてないと言われている。

若い人たちは、労働組合に入って、どれだけキックバックがあるのか、保険のように考えている。労働組合を知らない、知っていても入らない。労働組合運動は難しい状況である。

○モータリゼーション社会の完成

日本社会は確実に格差社会になっている。地域階層が違えば同じ国民同士という共感も紐帯も薄くなる社会。昔は盆暮れの帰省ラッシュがあったが今は帰省ラッシュはない。おじいさんおばあさんがなくなるとそこには墓しかなく、縁がなくなる。ふるさと線を守れというロジックが通用しない赤字ローカル線になる。格差社会の固定化により全国的な流動や階層移動が少なくなり、住む場所、階層が違えば共感しない、地方への再

分配の否定。疲弊した地方から東京への若者脱出は続く。

この間、免許取得者数が増えモータリゼーション社会が完成した。高齢者ドライバーの増加している。車を運転できなくなることは社会参画の条件になっている。過疎地のバスは病院などへ行くためのバスで、遊びに行くためのダイヤになっていない。

“ローカル線は大事だから守りましょう”というだけでは進まない状況になっている。交通権が認められても、それは移動手段として交通全般が対象であって必ずしも鉄道維持を前提とはしない。国が保証するのは必要最低限のサービスである。

○ローカル線維持の運動をどう進めるか

政権与党が変わらず新自由主義を国民多数が支持という現実の中、どのように訴えるべきか。

ローカル線の維持は税金の無駄遣いだという声が強いの。ローカル線存続運動に対して、うるさい市民運動という忌避、冷笑など冷たい感じがする。現状を把握して進めていかなければならない。分割民営化政策から35年以上がたつて、株も売ったし、利益もあげてきたが、綻びも見えてきたので、そろそろ新しい制度を考えてもいいのではないかなというところで、落としどころを考えていきたい。

JR体制を壊す、あるいは

国鉄に戻す行ってきたが、戻すということが現実的でない以上、新しいものを考える時期ではないか。現実の条件下で、実を取るための議論の落としどころを探るべきではないか。

○37年前の自民党広告から

分割民営化を改めて問う当初、懸念されていた鉄道ネットワークの破壊や、地域間サービスの格差問題が起きており、何らかの制度設計の修正が必要である。

鉄道経営者の考えのネット世論による反発もあり、その影響は無視できない。

○分割民営化スキームによるJR鉄道ネットワーク維持の崩壊

並行在来線分離廃止問題、貨物調整問題など歪んだ制度設計を行っていた。

JR各社が独立性を強め、災害被災路線の廃止など、JR各社によって対応が異なる問題が出てきた。各社独自にシステムを開発し、互換性のないものを使用している。会社間の違いを強調する会社の思惑がある。

金利政策の変更による三島会社の制度設計が崩れた。新直轄道路（無料高速）の建設、少子高齢化により過疎地の沿線人口激減、株式上場によるJR完全民営化（JR西日本の株主の3割は外資系）、制度設計は破綻している。

○中国地区JR閑散線区の存続問題

2021年末、JR西日本が輸送密度2000人未満の区間について見直しを表明した。2003年可部線非電化区間、2018年三江線が既に廃止。芸備線超閑散区間について利用促進協議会を開始した。接続する木次線への影響が懸念される。

沿線では利用促進活動などを行うが、資本の投下は行われていない。広島県による芸備線沿線調査での取り組みでは、利用促進方針はあるが、抜本的な金銭的支援がない。

“JRは儲かっているし配当も出している、ローカル線の赤字など知れているのではない”国鉄の時代なら許された議論かも知れないが、JRが企業体として考えた場合、資産として持っているものは利益を生み出せないといけない。赤字額がどうかという点ではなく、利益を生み出さない資産はいらないということになる。

沿線の人たちはJRは黒字なんだからということに納得しない。決裂すると粛々と廃止ということになる。

○特定線区協議会発足とJR体制堅持

2024年、国主導でローカル鉄道を検討する特定線区協議会が発足した。地元自治体と県の反発、JRと意見が噛み合わず、自治体の首長はび

た一文出さないという姿勢で、JRは黒字なんだから内部補助を維持しろと言いつけている。廃止になったときに俺たちは反対したんだというポーズではないか。

自ら金を出さず気はない。地元が金を出した線区は残り、出さなかった線区は廃線になった現実がある。原理原則や80年代感覚で、交通弱者の足を守るとか、鉄道のネットワークを守れなどと、現実の状況を見ずに言う、馬鹿にされるか、簡単に論破されてしまう。

都市間輸送から、もはや撤退しており、貨物輸送も撤退している。設備の合理化、撤去により迂回路や、緊急輸送対応の機能は喪失している。平行高規格道路に輸送機能は完全に移行しており、バス代行困難な道路事情はほぼ解消されている。

しかし、コロナ禍、バス運転手不足により運休になっていく便も多く、脆弱な状況になっている。物流機能はトラックに移行済みで、郵便輸送も移行済みである。

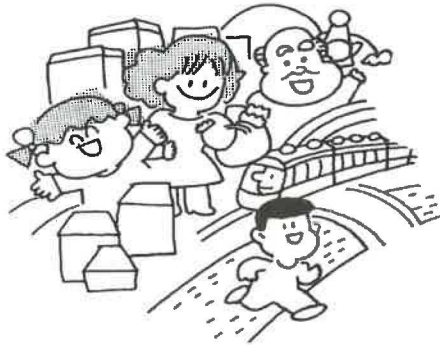
○現状の鉄道が単に残ればよいのか

一日三往復の芸備線が残ればそれでいいのか。路線さえ残れば問題はないのか。利用促進しか言わないし、引き受けるスキームを作ろうという話もない。不便だ不便だと言うが、それでは便利にするためにどれだけお金がかかって、便利にしたらどれだけの人を利用して、市でこれだけお客さんに乗せるから買い取るという話もなく、残し

てくれしか言わない。署名や陳情では企業は動かない。赤字補填では解決しないし、自治体に財源もない。新しい仕組みづくりをするしかない。駅前商店街は寂れて道路沿いにショッピングモールがある。町の構造が変わっているのに、乗れと言われても乗れない。この間JRも自治体も手をつけずに放置してき

てしまった。JRは立ち枯れた消極経営を行い、自治体の交通政策は道路整備政策が中心であった。

○芸備線存続のための方策
“ローカル線は交通弱者に不可欠、生活の足だから廃止するな”は実態から見れば通らない主張である。必要最低限のサービスということではバスで充分である。一日三往復の鉄道は交通権担保としても無理がある。資



産として有効に活用されることが前提。鉄道が使われないことが問題であり、使わなければならぬ。街づくりの道具、集客設備として活用して行くことが重要である。自治体が設計

をしていかなければならない。鉄道を交通としてしか見ないというのは、資産価値として低くなる。

○駅を目的としたまちづくり

病院、市役所、学校など利用者の多い施設を駅に合築することで目的の地化する。ある種の都市計画である。これぐ

らいのことはやってやると地域の理解を得ることができない。また、鉄道施設をどうするか、歴史的遺産として活用して行くなど、集客施設として、まちづくりの一つとして考える。

○地域によるJRローカル線維持の方策

JRに任せても消極的運営になるので地域が引き取るべき。県と自治体は、まず維持のための金を出す覚悟を。上下分離、みなし上下分離などを行い、施設の維持管理費、運行の赤字分などを自治体が負担し、実運行のみJRが行う方式が現実的である。

また、廃止路線バスの自治体代替路線方式の鉄道への援用を行い、行政が列車賃切料金を支払い、JRが鉄道をそのまま運行する。

いろいろな施策を通じて、現行JR体制のほころびや、制度的矛盾を解消するために、JR制度の改革を各地と連携して全国運動にして行く、地方自治体と県による積極的な関与を引き出す政治行動が必要。金と制度の柔軟な運用を実現する知恵と、ノウハウの共有が必要である。

江口書記長 報告(要旨)

近畿地方本部は事故の翌年、2006年、安全に対する政策提言のパンフレットを作成することを決定し、2007年9月にパンフレットを作成、組合員全員に配布し、他団体・労働組合へも販売した。

2007年から安全集会和という形で開催している。

当初は安全輸送の確立、労働法制の改善反対、国鉄闘争の早期解決を目指す近畿集会和という形で、大阪労連と建交労近畿地方協議会と国労近畿で主催をしていた。2010年からは近畿地方本部単独で開催し、17回の開催で講演は延べ13回、西日本本部からの報告は9回、系統からの報告は延べ28回いたっている。

事故当時大阪支社は「稼働」を第一に掲げ、過密ダイヤや日勤教育に象徴される企業風土も問題視された。

今、どうなっているか。一部乗務員区所では、要員不足であり思うように休みが取れず、休日の呼び出しもあるなど私たちが求めている行路のゆとり、要員のゆとりとは程遠い実態である。駅では急速に機械化ネット化を進め、みどりの窓口を削減している。

窓口がない駅はオペレーターが対応するが、なかなか繋がらず、長い行列ができるなど明らかにサービスは低下している。また、拠点駅以外ほぼ無人化し、トラブルや車椅子対応は、拠点駅から駆けつけ

て対応する体制を拡大している。車椅子等介助が必要な利用者にとって、利用しにく

第19回 権利討論集会 (詳細は別途)

6月21日(土) 13:30~

国労大阪会館

い駅づくりが進められている。また、事故前に戻ってきているという声があるように物が言えない、言っても変わらない空気が職場に広がっている。

輸送の安全を守るためには、JRグループ関連会社を含めた労働者が、安全で安心して働ける環境が不可欠である。賃金労働条件の改善と合わせ、働きがいの持てる職場にしなければならぬ。

そのためには労使が慣れあつたり、敵対するのではなく、双方が向き合つて議論ができるまともな労使関係が求められる。

近畿統括本部と団体交渉などさまざまな事柄について議論してきたが、現行の取り扱いは変更する考えはない、現在のところそのような計画はないなど、誠意のない回答に終始し、一方的に施策を実施してきている。

この間の不誠実な対応に加え、昨年12月に提案された施策の中に過去の本部本社間の交渉経過から逸脱した内容が含まれており、その是正を求めたもののまったく応じよう

とせず、6月に実施を強行しようとしている。乗務員の運用改正交渉では、詰所、乗泊清掃についての議論で回答不能に陥り、交渉を打ち切る事態も発生している。

近畿地方本部はこのような状況ではまともな交渉や協議ができないと判断し、3月に近畿統括本部にその旨を通告し、以降、協議・交渉は受けていない。今後、近畿統括本部や本社の動向を注視するとともに、第三者機関の活用も視野に入れ、正常な労使関係の構築を求めて行くこととしている。

詰所、乗泊については国労の真剣な対応と迅速な行動が、組織拡大にもつながっている。また一部については実施を見送らせることもできているが、充分な対応ではない。私たちのあらゆる活動全てが安全輸送の確立につながるものと考えている。

皆さんと共に闘う決意を述べて近畿地方本部からの報告とする。

お知らせ

2025年度 全国・西日本

大会代議員選挙

公示日 6月7日
投票日 6月18日
不在者投票日 6月15・17日