解雇撤回署名10万筆の力でJRと安倍を倒そう

動労総連合によるＪＲ東日本抗議行動（３月５日　新宿駅前）／館山駅前での抗議行動（３月４日）

改めて解雇撤回署名を訴えます

国鉄闘争全国運動は現在、２０１５年の6・30最高裁決定に基づき、国鉄１０４７名解雇撤回とＪＲ採用をＪＲ東日本に対して要求する新たな署名運動を展開しています。

動労千葉は15年9月、ＪＲ東日本に対して、最高裁決定に基づいて動労千葉組合員をＪＲ東日本に採用することを要求し、団体交渉を申し入れました。

ＪＲ東日本は回答を1年近く保留した上で「裁判の当事者ではないから回答する立場にない」と回答し、団体交渉も拒否しました。

これを受け動労千葉はさらに①不当労働行為を認定した最高裁決定、②不採用基準の策定を命じたのはＪＲ設立委員長、③不採用の不当労働行為の法的責任はＪＲにある――の3点について会社の見解を求めました。

ＪＲ東日本は「当社は当事者でないことから回答する立場にない」と回答では「裁判の当事者ではない」と回答しました。前の回で、次は「１０４７名解雇問題の当事者ではない」と主張しているのです。

井手文書については「事実確認はしていない」「関知しない」と言っています。当事者の告白なのです。事実かウソか。どちらかしかありません。関知しないでは許されません。

動労千葉はこれらについてＪＲ東日本の見解を明らかにすることを再度要求しています。

〈解雇撤回・ＪＲ復帰〉へ向けて闘いはこれからです。最高裁判所に対しては計8回にわたり、署名提出・要請行動を展開しました。これは大きな力になったと実感しています。

ＪＲ東日本との団体交渉を実現し、採用をやり直させ、解雇撤回・ＪＲ復帰へ、これから何度でも新宿本社に対して署名提出行動を行います。目標の10万筆を達成するために全国での取り組みをお願いします。

第二の分割・民営化との本格的闘いが始まりました。水平分業・別会社化―転籍との大決戦です。ローカル線切り捨てに対する地域からの反撃も始まりました。１０４７名解雇撤回闘争と一体でＪＲ資本を包囲する闘いです。

国鉄分割・民営化と新自由主義の破綻と闘い抜き労働運動再生の可能性を示すためにも国鉄１０４７名解雇撤回闘争が具体的・現実的に前進していることを示すことは決定的です。そしてこそ全国の地域・職場における労働運動再生の努力と結合できます。

署名数は現在約3万筆です。30年闘い抜いた国鉄闘争は、新しい可能性を切り開いています。全国で署名運動への取り組みをお願いします。（事務局）

ストライキ&統一行動

動労総連合

〝水平分業・転籍許すな！〟

3月4日ダイ改に反対して動労千葉、動労水戸など動労総連合のストライキと統一行動が闘われました。動労千葉は3月4日始業時から5日まで、本線運転士延べ70人がストライキに突入しました。

ＪＲ東日本は、一昨年のダイ改で館山駅発着の特急列車を廃止したことに続き、今回のダイ改で昼間帯の館山駅～千葉駅間の普通列車をすべて木更津駅での折り返し運転にし、特急列車削減に伴って新設されたはずの特別快速も廃止しました。

また久留里線の上総亀山～久留里駅間では、昼間は5時間半以上も列車が走らない上に、上総亀山駅からの5時07分発始発列車と22時59分着最終列車が廃止となりました。

「利益を生まない」からと地域を切り捨てることは許されません。館山市民からも大きな怒りの声があがっています。動労千葉のストライキはかつてなく地元の支持を受けた闘いとなりました。スト当日の4日午後、組合員ら１２０人が館山駅前に結集し、抗議行動を行いました（写真下）。

館山駅前の商店街や利用客から「観光地なのに特急も来ない。なんとかしてほしい。署名でも何でもする」「市民が大金を出して立派な駅を造ったのに列車を走らせないとは許せない」というＪＲへの怒りの声が報告されました。

ＪＲの職場では、ダイ改のたびに乗務員への労働強化と締め付けも強化されています。

乗客が乗務員を撮影してインターネットに流すことを会社は職場支配に利用しています。乗務員は一挙手一投足を監視され、些細なことで乗務停止や配転・強制出向、処分・解雇。職場は息もできない状況です。

今回のストはこれとの闘いでもあります。

５日の昼、動労総連合は、ＪＲ東日本本社前で抗議行動を行いました。ストライキを闘い抜いた動労西日本や動労総連合・新潟なども合流し、約３００人で怒りの拳を突き上げ、第２の国鉄分割・民営化との闘いの出発を宣言しました。（写真上）。

会報
国鉄闘争全国運動
国鉄分割・民営化反対！１０４７名解雇撤回！
８２号
2017年3月16日

国鉄分割・民営化に反対し　１０４７名解雇撤回闘争を支援する全国運動事務局
千葉市中央区要町２―８ＤＣ会館内
TEL ０４３―２２２―７２０７
nationwidemovement@yahoo.co.jp

解雇撤回・ＪＲ採用を求めるＪＲ東宛署名 2万9315筆（17年3月16日現在）

ＪＲ北海道 路線の半分が維持困難

●事態の核心は国鉄分割・民営化の破綻にある

北海道で鉄道の半分が切り捨てられようとしている。安倍首相や石井国交相はＪＲ北海道の経営危機について「分割・民営化が失敗したわけではない」「人口減少が原因だ」としている。

２月の北海道新聞の全道世論調査では、路線が廃止された場合、生活や仕事に「大きな影響がある」が10％、「ある程度の影響はある」が20％、「将来は影響が出る可能性がある」が37％で、計67％が影響あると回答した。

廃線になれば鉄路と駅が消える44市町村では、「大きな影響がある」が９％、「ある程度の影響はある」が24％、「将来は影響が出る可能性がある」が43％で、計76％が「影響ある」と回答した。

国鉄分割・民営化についても、「分割も民営化もいずれも良くなかった」が23％、「分割は良かったが、民営化は良くなかった」が８％、「分割は良くなかったが、民営化は良かった」が24％で、計55％が「良くなかった」と回答し、「分割も民営化もいずれも良かった」の13％を大きく上回った。

「国鉄分割・民営化は失敗した」という前提で「ＪＲ北海道の再生」が議論されている。その枠組みの見直しは、北海道庁のワーキングチームや自民党の一部幹部までが言い出しているが、鉄道の現場で働く労働者が誇りを奪い返す立場に立たない一切の議論からは何の展望も生まれない。

だが、国鉄分割・民営化に屈した労働組合は、国に財政支援を要求するだけで、国や資本と対決して闘うことができない。

北海道で国鉄闘争の火を消さず闘ってきたことは正しかった。この旗印はいまや分断を打ち破って、労働者人民が団結して未来を切り開く道を照らし出すものとして輝いている。その先頭に国鉄１０４７名解雇撤回の闘いが立つ時が来ている。

迫る経営破綻

ＪＲ北海道は今年の1月に、２０２０年度中に資金不足に陥るとの試算をまとめた。資金見通しは16年度から5年間。１８０億円規模の経常損失に加え、設備投資や借入金の返済などが膨らみ、毎年３００億円規模の資金不足になる見通し。

国による計１２００億円の追加支援などで順次穴埋めするが、支援は19年度で途切れるため、それまでに赤字を減らすか、何らかの資金を手当てできなければ、20年度末までに資金繰りがマイナスに転じる。ＪＲは「資金不足となった場合、『絶対に守るべき安全の基準』が維持できず、全道で列車の運行ができなくなる」という。

人口減少や高速道路の普及が進んだことに加え、低金利で国から受けた基金の運用益にも頼れず、赤字が膨らんでいることをＪＲは理由に挙げている。

だが問題の根っこにあるのが30年前の国鉄分割・民営化だ。人口が少ない「北海道」がいずれ経営難に陥ることは十分に予想できた。東京・新宿駅の乗降客はＪＲだけで1日76万人。北海道はすべての路線を足しても36万８千人と、たった1駅の半分にも満たない。

ＪＲ北海道や九州などには発足時、経営安定基金の運用益で赤字を補填する仕組みがつくられた。ＪＲ北海道の必要額は、１９８６年当時の試算で年４９８億円とされ、経営安定基金は６８２２億円とされた。その根拠は、将来の運用利回りを、過去10年分の国債利回りの平均値（7・3％）と同じだと仮定したという。

運用益は、金利が０・１％下がっただけで収入は7億円近く減るが、政府側は「将来的にも運用益は十分に期待できる」と強気の答弁を繰り返した。ところが予定通り調達できたのは最初の2年だけ。16年度の見込み分まで足し合わせると不足額は実に４３００億円に達する。

民営化の矛盾

ＪＲ北海道は、国土交通省（島田社長）なのは、債券などを高める努力を求めた」と記者団に説明した。「単独で維持困難」な路線を言い出した起点がここにあった。

ＪＲ北海道は２０１６年３月期の連結決算で３５２億円の営業赤字を計上し、島田社長は7月、「これ以上（赤字路線）問題を先送りすれば早晩、資金繰りが破綻する」と述べた。しかし貸借対象表を見ると負債合計が４６８４億円なのに対し、純資産合計は９６６３億円。５千億円近い圧倒的な資産超過で、普通の民間企業なら道内トップ級の健全企業だ。

それでも資金繰りが危機的

逃げた国と道

ＪＲ北海道への経営の支援に

９％で、ＪＲ九州の39・７％（16年3月期決算）と同様だが、ＪＲ九州が東証1部で上場できたのは、上場を前提にした会計処理の効果が大きかった。不採算路線の維持を前提にした経営安定基金（３８７７億円）を資本剰余金に組み入れ、自由に使える資金に変えたのだ。この資金で九州新幹線の20年分の施設使用料を一括払いするなどし、鉄道事業は表向き黒字に転じた。国の政策で、こうも明暗が分かれるのだ。

住民の生命線

ＪＲ北海道は、経営の悪化が減便、駅の無人化などサービス低下を招き、利用客減少が経営を圧迫するという悪循環に陥っている。維持困難とした10路線13線区間にある全駅について、周辺2㌔圏内の人口を合計したところ、約１００万人に上るという。そもそも鉄道会社に独立採算を求めるのは、日本特有の「幻想」に過ぎない（上岡直見氏、環境経済研究所代表）。

路線の廃止に伴って、ＪＲ北海道は「上下分離方式」を言い出したが、これは線路や駅を沿線自治体に所有させるという意味で、国が管理する上下分離とはまったく違う。

フランスの鉄道の運賃収入は収入全体の2割程度で、その他は公的な制度による財源で運営されている。オーストリアの連邦鉄道は、国の面積は北海道とほぼ同じだが、政府は施設管理しや鉄道施設の老朽化対策などは掲げている。

これは昨年11月にＪＲ北海道が「単独では維持困難な路線」を発表した直後の対応からの大幅な後退だ。高橋知事は「国への提言、提案をしっかり行い、財政面も含めて抜本的な支援策を求める」と述べていた。

麻生太郎財務相が1月に、ＪＲ東日本との合併も「一つのアイデアだ」と発言したことをめぐって政府は10日、「完全民営化されたＪＲ東日本の経営判断に関わるため、政府として見解を示すことは控えたい」との答弁書を閣議決定し、麻生発言を事実上打ち消した。

ついて石井国交相は「設備投資に対する助成や無利子貸し付けなど、これまでも行ってきている」と主張し、経営悪化の責任はＪＲ北海道にある以上の財政支援を行わないとする姿勢だ。

高橋・北海道知事も10日、ＪＲ北海道の「赤字補填は国も道も無理」と述べ、財政支援は国に求めず、道としても行わないと言明した。「道民の税金を、赤字補填に充てるのは道民に説明できない」と強調し、国に求める支援策は、道の鉄道ネットワークワーキングチーム（ＷＴ）報告が基本だとした。ＷＴ報告は、ＪＲ貨物からＪＲ北海道に支払われる線路使用料の積み増し、会社に公的資金を投入し、ＪＲ北海道の約2倍となる４８４６㌔の鉄路を維持している。さらに運行会社が昨年計上した約１２００億円の赤字は、政府の補助金で穴埋めされた。

鉄道はインフラだという発想で見れば、「平均乗客数」というＪＲの尺度と違うものが見えてくる。留萌線は、２０１５年度の1㌔当たり1日平均乗客数が、全道で5番目に少ない１８３人だったので、廃止とバス転換の対象に含められた。

その恵比島駅は、周辺の住民は9世帯13人だが、乗降客数は1日延べ10人で、高い利用頻度を示す。小集落であっても鉄路への依存度が高い地域の存在があるということは、ＪＲでは顧みられない。

北海道教育委員会の調査では、道内を19に分けた通学区域のうち、区域外の高校へ進学した生徒の割合は、2年以上も不通で廃止が言われている日高線を抱える日高地区が28％と最多で、５年前から７・１㌽増え、増加率も全道で最も高かったという。路線の廃止は進学や就職を求める若者の人生を変え、通院や買い物が必要な人々の命まで左右する。

もう国やＪＲの言いなりになって勝手に人生を決められるわけにはいかないという怒りが広がっている。

ＪＲ北海道の安全崩壊は依然として危機的状態にある。経営の破綻と安全の崩壊は表裏一体だ。安全回復を線路の切り捨てで行うというのは筋違い。安全とインフラの死守を訴え、動労総連合建設で闘う時だ。

（国鉄闘争全国運動・北海道）