

尼崎事故から9年 利益優先の分割・民営化を問う6. 28学習会 「限界にきたJR体制 今、再国有化を」

2014.6.28 安全問題研究会

<第1部 JR北海道>

1. JR北海道で起きていること

2007年、相次いだレール破断

2009年 1月 江差線で下請業者の信号配線ミス、あわや追突の重大事故

2009年 2月 特急「スーパーおおぞら12号」からブレーキ部品脱落

2009年 3月 江差線でレール破断

2009年12月 富良野線で普通列車と除雪列車が衝突

2011年 5月 石勝線を走行中の特急列車がトンネル内で火災、乗客が避難

2011年 9月 中島尚俊元社長が自殺

2013年 9月 函館本線・大沼駅で貨物列車脱線事故（資料⑦～⑯）

車両出火、燃料漏れ、脱線事故も続発（資料⑳）

2013年10月 東京団結まつりでJR再国有化求める声明発表

2013年11月 減便減速ダイヤに変更（資料⑰～⑲）、レール検査データ改ざんが発覚

2013年12月 安全問題研究会が山本太郎議員通じて質問主意書提出、国交省申入れ行動

2014年 1月 保線子会社（北海道軌道施設工業）による裏金作りが発覚

坂本真一相談役が自殺

国土交通省がJR北海道に事業改善命令・監督命令（JR会社法に基づく）、安全
運転管理者解任命令

2014年 2月 国交省、JR北海道を北海道警に刑事告発、道警による強制捜査（鉄道事業法違
反、運輸安全委員会設置法違反容疑）

2014年 4月 経営陣交代、新体制発足

2014年 5月 保線子会社（北海道軌道施設工業）、レール検査せず数値を「捏造報告」が発覚

- ・ 線路が歪んだまま放置されている場所は260ヶ所。
- ・ JR北海道の内規では、線路が本来の幅（1067ミリ）より19ミリ以上広がっている場合、15日以内に補修を行わなければならないが、行われていなかった。
- ・ 線路の歪みの放置は、列車が時速130km/hの高速で走行している路線でも見つかる。また、現場では線路が25mmも広がりながら、人員や予算に余裕がなく、1年も修理されない場所もあった（資料⑩）。
- ・ 2011年度の会計検査院の検査により、自社で決めた保守点検マニュアルすら守られていない実態や、点検記録そのものの不備が指摘されたが、JR北海道は放置。
- ・ レール検査を行わず、検査記録に適当に数字を作って入れるなどの不正も発覚。
- ・ 2014年4月の新経営陣発足後、「異常があったらすぐ列車を止める」方針が徹底されたことにより、事故・トラブルは減ったがダイヤ通りの運行が困難に。

2. 人減らしと労働強化

表1 民営化当時と現在のJR北海道の状況

	民営化時	現在
特急列車の本数	78本	140本
社員数	13,000人	6,800人
札幌～釧路間の 特急列車の所要時間	4時間30分	3時間40分

表2 JR各社の概要 (2013. 3. 31現在)

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
営業キロ(km)	2,499.80	7,512.60	1,970.80	5,012.70	855.20	2,273.00
社員数(人)	6,789.00	57,554.00	18,094.00	26,889.00	2,570.00	7,885.00
うち保線担当者数	780.00	(非公表)	500.00	(非公表)	180.00	520.00
営業損益(億円)	▲309.00	3,228.00	3,991.00	1,023.00	▲96.00	15.00
経営安定基金(億円)	6,822.00	0.00	0.00	0.00	2,082.00	3,877.00
営業キロ1km当たり 社員数(人/km)	2.72	7.66	9.18	5.36	3.01	3.47

注) 保線担当者数は2013. 4. 1現在、▲はマイナス。

- ・ JR北海道の社員数は、国鉄分割民営化による会社発足の時点では1万3千人だったが、11年の石勝線列車火災事故の時点では7,100人。現在はさらに減り6,800人とほぼ半分に。
- ・ その一方で、特急列車の運転本数は民営化当時の1日当たり78本から140本へとほぼ倍増。札幌～釧路間では高速化により所要時間を約50分も短縮。
- ・ 営業キロ1km当たり社員数はJR北海道が際だって少なく、以下、少ないほうから四国、九州、西日本、東日本、東海。経営状態の悪い会社ほど人減らしが進行。
- ・ JR北海道は2.72人であり、最多のJR東海の9.18人と比べると約3分の1。同じように経営的自立が不可能として「経営安定基金」の措置を受けたJR九州・四国と比べても少ない。そもそも営業キロではJR東海よりも長いJR北海道が、この労働者数で安全な鉄道を維持できる方がおかしい。
- ・ 北海道に限らず、JR各社では分割民営化前後の極端な採用抑制と人員削減の結果、会社の中核を担うべき40歳代の社員が全体の1割しかいない。人員削減と強引な列車増発で労働者が極限まで追い詰められていることが重大事故続発の背景。

3. 外注化で技術が崩壊

- ・ 車両整備の外注化で、パーツの分解など車両整備の最も基本となる作業は現在、すべて下請業者。JR社員は下請労働者が準備したパーツを点検、組み立てるだけ。部品に直接触れ、確認することのないJR社員は問題を発見できない。
- ・ 保線の外注化。09年、函館本線の事故も下請労働者による配線ミスが原因。現場で技術の伝承が途絶えていることを象徴した事故。

- ・ 国鉄分割民営化で、優れた技術を持っていた国鉄職員が、国労・全動労（現在の建交労）に所属しているという理由で大量解雇され下請労働者に置き換えられたことが背景。
- ・ JR北海道の現場では、修繕・交換のための資材を本社に要求しても、要望通りに投入されることはない。現場には、「どうせ要求しても資材は来ない」という諦めムード。「だましだまし補修しても、その後“予定通り”にレールが破断したこともあった。ベテランの経験や技術でしのいできたが限界もある」。

4. あえぐローカル線

- ・ JR北海道の黒字路線は札幌近郊の一部のみ。採算を基準にすれば北海道から鉄道はすべて消えかねない。経営安定基金も列車を走らせることによって生じた赤字を補てんするだけで消えていく現状で、JR北海道は民営化以来28年間、弥縫策を採り続けてきた。今回の事態は、そうした弥縫策の最終的破たんを意味する（資料②～⑥）。
- ・ 北海道内では「これ以上路線を減らさない」は全道民のコンセンサス。住民、自治体（道・市町村）、道内メディア含め、廃止容認の意見はない。
- ・ 95年の深名線廃止で、沿線の幌加内町の人口は2,500人→1,600人に（約3分の2）。廃止当時の町長「鉄路が消えたことも過疎化に拍車をかけた」（「北海道新聞」2014.5.29）。
- ・ 「収入が減れば合理化を進めるしかないが、（経営安定）基金には『赤字路線を維持せよ』との暗黙の了解も込められており、簡単に不採算路線は切れない」（「北海道新聞」2014.6.3）
- ・ 2014年5月、江差線（木古内～江差）廃止。地元の「函館バス」が代替したが、利用者は960人／月（30人／日）。JR当時より10人（／日）少なく、冬に安定運行できるかも未知数。
- ・ JR化以降だけで、北海道ではすでに10線区が廃止に。「これが分割民営化の目指した姿だったのか」（「北海道新聞」2014.6.3）「経営基盤が脆弱で資金が足りない。こうした構造を産み出した民営化は北海道では失敗だった」（高木亮・工学院大准教授）

5. 労働組合の動き

- ・ 国労…2013年11月、札幌で開催された「JR問題を考える学者・弁護士の会」主催のシンポジウムに関係者が参加。国労北海道本部書記長が「安全問題は労使の枠を超えた取り組みが必要。会社に提言を続けたい」と発言。また、1991年と1998年に、レール検査データの改ざんが行われていることを団交の際、会社側に指摘したが、会社側は何の対策も取らなかった（資料22）。
- ・ JR北海道労組（JR連合系、少数派組合）…2013年11月、「JR北海道の信頼回復と再生を目指す11.17集会」を札幌市内で開催。「安全が全てに優先される企業風土の確立」「技術継承を重視した人材育成・人事運用」「鉄道を地域の足としてどのように維持していくかという中長期的視点に立脚した経営支援」等を求める8項目からなる「JR北海道再生プラン」を公表（同労組ホームページに掲載中）。旧鉄産労（国鉄分割民営化時の国労脱退組）を母体としており、経営形態の変更に踏み込まない弱点も見られるものの、貴重な現場からの提言。
- ・ 建交労（旧全動労）…2014年1月、「JR北海道の安全と北の鉄路を考える1.22道民のつどい」を札幌市内で開催。三浦隆雄・元全動労中央執行委員長が「北海道だけの問題ではない。本州での運動強化を行う必要がある」と今後の闘いの方向性について提起。旧全動労争議団も多くが参加、国鉄闘争をともに闘った関係者の関係再構築が課題。

- ・ 北鉄労（ＪＲ総連系、多数派組合）…会社側と４労組の合同協議会に参加した以外、目立った動きなし。乗務員のアルコール検査に「必要ない」と反対。利用者・市民から「やましいことがないならなぜ反対するのか」と批判。

5. 政府・自民党の動き

- ・ 政府・自民党内に事故を奇貨としたＪＲ総連・北鉄労切り崩しの動き。昨年夏に就任したばかりの野島誠社長を事実上退任させ、「労務対策に手腕を発揮した」島田修・ＪＲ北海道元常務を後任に。政府・自民党、北海道議会自民党とも「諸悪の根源は労働組合」「組合さえ潰せば問題は解決」とのムード。組合攻撃のチャンスをうかがう。
- ・ 一方、国鉄分割民営化の失敗を認める発言も。
 - 「中央リニア新幹線建設費の９兆円を自己負担できるほどのカネがあるなら、ＪＲ東海がＪＲ北海道を買えばいい」（森喜朗元首相、2013. 9. 24、札幌市内での講演）
 - 「ＪＲ北海道を責めればいいという話ではない。株主としての責任をどこまで果たしたのかを国が問われなければならない」「採算の取れる路線はごくわずか」「国の責任とは何で、国が（費用を）負担すべきゆえんはどこにあり、どういう法律を作らねばいけないか、われわれは答えを出さねばならない」（石破茂自民党幹事長、2013. 11. 2、札幌市内での講演）
 - 「電化率が悪くて、重いディーゼルカーが古い軌道をぶっ飛ばして走っている。事故が起きない方がおかしい。（ＪＲ北海道は）誰が経営しても無理だ」（石破幹事長、2014. 1. 18、自民党本部で北海道連の要請に対する発言）
- ・ 新自由主義的改革「入口」である国鉄分割民営化～ＪＲ体制を、労働者に責任転嫁することで死守したい自民党執行部と、事態を深刻に受け止め、ＪＲ民営６社体制の何らかの見直しは不可避と考えるグループとの間で亀裂が生じている（原発と同じ構図）。今が勝負どころ。

6. <第1部結論> 命よりカネの民営化から、再国有化を！

- ・ 事態の根底にあるのは、日本での新自由主義改革の先駆けである国鉄分割民営化。10万人もの労働者を新会社から締め出した国家的不当労働行為は「命よりカネ」社会入口に。
- ・ 英国では、鉄道民営化後、線路の傷みが放置された結果、４人が死亡する脱線事故（ハットフィールド事故）が起き、政府が民営化の失敗を宣言。鉄道施設の保有と維持管理が非営利企業（レールトラック社）に移される（上下分離方式による「下」の再公有化）。
- ・ 当面の緊急課題として、外注化をはじめとする合理化は直ちに中止し、運転・施設を問わず、経験豊富な職員の大増員が必要。特に外注化は技術の継承を不可能にするため、即刻中止すべき。また、国鉄分割民営化の際の組合差別を反省し、各組合を平等に扱い、安全を求める声に耳を傾けるようにすべき。
- ・ その後の究極的な課題としては、信楽鐵道事故以来の鉄道事故は分割民営化路線の延長線にある必然的な事故である以上、破綻した分割民営化を改め、全国を一体的に運営する公共鉄道機関の復活・ＪＲの再国有化が必要。その際の企業体は独立採算制を原則としないこと、国費による運営費の補てんを行うこと、利用者・国民の声が経営に反映する民主的な意思決定の制度が確保されること、等が必要。

<第2部 JR西日本>

1. 9年経過した尼崎事故の現状

(1) 山崎元社長裁判

- ・ 「JR西日本の被害者対応に満足」はわずか27%。事故「風化している」68%、賠償交渉「終わっていない」30%。未だに補償交渉に入っていない遺族も。JR西日本の示した賠償算定方法（一般的な事故を想定）に納得しない遺族らが「賠償交渉の会」を結成し、集団交渉（「産経」2014.5.3）。
- ・ 神戸地検が業務上過失致死傷罪で起訴した山崎正夫・元社長（尼崎事故当時の本社安全本部長）…2012年1月、神戸地裁が「予見可能性なし」として無罪判決。神戸地検、控訴せず確定。
- ・ 小野仁・神戸地検次席検事「1審判決は覆しがたい」としながらも「承服しがたい点は多々ある。われわれは職責として嫌疑があれば問う権利がある」。地検、大阪高検は「控訴」で一致していたが、最高検が反対し控訴見送りに（「神戸新聞」2012.1.26）。
- ・ 『今の法制上控訴が難しいなら、被害者の怒りを法律を変えるエネルギーにするしかない』と検察関係者はため息をついた（「神戸新聞」2012.1.26）。企業の過失責任を全く問えない現在の法制度に対しては、検察内部にも不満、法改正への要求がある。法務省では13年前から検討しているが、実現に至らず。
- ・ 遺族「無罪に不満」6割（「中国新聞」2012.4.23）。

(2) 3社長裁判と組織罰制度を巡る動き

- ・ 改正検察審査会法により強制起訴された3社長に対しても、山崎社長裁判と同じ裁判長が無罪判決（2013年9月）。検察官役の指定弁護士が控訴、第1回控訴審は10月10日の予定。
- ・ 遺族「無罪に不満」7割。山崎社長の無罪判決時よりさらに上昇（時間の経過の他、遺族の中に井手元社長がJR西日本の「企業体質」を作った張本人との認識も強いためか）。
- ・ 毎日新聞の遺族アンケート（2011年実施）
 - 「法人も刑事罰の対象にすべきだ」19人
 - 「公共交通機関に限り、法人も刑事罰の対象にすべきだ」1人
 - 「公共交通機関に限り、法人も個人も刑事罰の対象から外し、事故原因の調査を優先させる制度をつくるべきだ」1人
 - 「法人は責任を問われるべきではない」ゼロ
- ・ 法人を処罰すべきと考える理由「事故の根本原因はJR西日本の企業体質にある」（遺族男性63歳）、「運転士ら当事者だけの処罰では安全が改善されない。企業に危機感を持たせるべきだ」（別の遺族男性63歳）。
- ・ 2014年3月、遺族が「組織罰を考える勉強会」結成。法制度の抜本的見直し含めた要求具体化へ向けた動き。連続的に学習会を実施しているが、運動展開の前段階。

2. 諸外国の組織罰制度を巡る現状

- ・ イタリア…犯罪の主体は自然人のみ、法人には両罰規定、行政処分を課する（日本と同様）
※両罰規定…企業の業務に関する犯罪、企業の一員として、仕事をする上で犯罪行為をやってしまった、その企業の一員でなければ犯罪行為そのものが成立し得なかった、という場合に、事業主体である法人を個人と並んで処罰することを定めた規定。会社の命令でやったのに、個人だけ処罰するのはあまりにも理不尽という場合に個人を主としながらも法人も

従的な立場で一緒に罪を償ってもらうという考え方。

- ・ 中国…「企業犯罪の場合、企業に罰金を処し、直接責任を負う主管人員とその他直接責任者に対し、刑事処罰を処する」（中華人民共和国刑法第31条）、「雇用組織の従業員が事業任務の執行によって他人に損害を与えた場合、雇用組織が権利侵害責任を負う」（中華人民共和国刑法第34条）。企業犯罪の責任は「原則として組織」、個人は従。
- ・ 米国…民事訴訟に「懲罰的賠償」制度。一度の事故で巨額の懲罰的賠償を背負い倒産も。
- ・ 英国…10年以上にわたる議論の末、英国産業連盟（日本の経団連に相当）の反対押し切り、2007年、労働党政権が「法人故殺法」制定。法人による犯罪で人が死亡した場合、裁判所が加害法人に被害者救済を命じ、従わなかった場合には「上限のない罰金」を課する。
- ・ 「国王の機関に対して、特に法律で明記されない限り適用される訴追の免責は、法人故殺に関しては適用されない」と規定（政府機関にも適用、国家犯罪も追及可能）。
- ・ 「公表命令」の規定。人を死亡させた犯罪法人は名称を公表。
- ・ 「職場における事故・・・による支出は、社会全体で200～318億ポンド（約4兆7930億～7兆6208億円）に及ぶ」（英国政府試算）。法人故殺法でこれらの事故を0.1%削減するだけでその社会的損失を埋めることができる。
- ・ 「公表命令だけでなく、法人故殺罪の捜査対象とされること自体に伴うイメージダウンは、罰金以上の損失となるであろう」と論評。
- ・ 公共交通の事故が続いていた英国で、法施行後、大事故はゼロ。軽微な鉄道事故も30%減少（英国交通省まとめ）。「どんな大企業でも罪に問われる恐れがある」「企業の安全対策への意識が変わった」「対応を誤れば倒産の危険」。法制定に「劇的な効果」と論評（「企業の罪は問えるのか」2013.4.24NHK「クローズアップ現代」）。
- ・ 「企業に巨額の賠償を科しても、保険で補てんされる恐れがあり無意味」との組織罰反対論があるが、的外れな議論。賠償が巨額過ぎて保険会社も引き受けず、国が原賠法を作った原発のように、リスクが保険による補てん能力を上回る場合には効果がある。事故リスクが保険による補てん能力に収まる場合でも、事故が続けば保険料率が上昇（＝会社の利益が減少）し、株主などの利害関係者（ステークホルダー）による責任追及のリスクが高まる。
- ・ 個人の責任だけを問う現在の刑法の基本は100年前の明治時代のもの。当時は日本企業の大半が創業者一族によって支配される合名会社・合資会社の時代であり、創業者一族の責任を追及すれば済んだ。現在の株式会社制度は「所有と経営の分離」（所有者＝株主は経営にタッチせず、雇われた経営者が経営を行う）を特徴としており、責任不在のシステム。
- ・ 「すべてを市場原理に任せる」よう主張したアダム・スミスも株式会社を批判。「彼ら（株主）は会社の業務について、あえて何事か知ろうなどと張り切ることはめったにない。…会社の業務に頭を突っ込んで心を労したりはせず、取締役がこのくらい渡すのが適当だと考える半期分もしくは1年分の配当をもらうことに甘んじている」「自分の金というより、むしろ他人の金の管理人であるわけだから、合名会社の社員が、自分自身の金を見張る時にしばしば見せるのと同じ鵜の目、鷹の目で人の金を見張るとは、とても期待できない。…いともあっさり自分で自分の注意義務を免除してしまう。だから、こういう会社の業務運営には、多かれ少なかれ怠慢と浪費が常にはびこること必定である」（アダム・スミス「諸国民の富」）。
- ・ **第2部結論 現代日本企業に自発的な安全管理は期待できない。組織罰制度導入の方向で世論喚起、運動構築が必要。**

<第3部 リニア問題>

- ・ JR東海の需要予測…極めてずさん。「輸送収入」を推計せず、現状の東海道新幹線の乗車人員がリニア開業でどの程度変化するかをおおざっぱに推計。他の交通機関の動向、沿線の人口動態といった重要な要素さえ加味しておらず、需要予測と呼べないもの。
- ・ 一般財団法人「運輸政策研究機構」が交通政策審議会に提出した需要予測は、2045年、東京～大阪間全通時で年間675億人キロと試算。2011年度における東海道新幹線の輸送実績（443億人キロ）の約1.5倍。この需要予測通りであれば、リニアは全列車・全車両満席でただちに増便が必要。現状の東海道新幹線でも座席使用率は8割であること、2045年には日本の総人口が1億人を割り込む見通しもあることを考えると、あり得ない過大予測。
- ・ 2013年9月18日、山田佳臣JR東海社長の定例記者会見での発言「（リニア新幹線は）絶対にペイしない。東海道新幹線の収入でリニア建設費をまかなって何とかやっていける程度」。東海道新幹線の収入でリニアの建設費をまかなうといっても、その東海道新幹線の乗客の大半はリニアに転移すると同社自ら予測。リニアを推進する企業トップ自ら、始まる前から「敗北宣言」。
- ・ 1988年10月、関西経済連合会での葛西敬之JR東海会長（当時）の発言「3分の1は国のカネが必要。ナショナルプロジェクトで推進しなければならない」。初めから税金投入ありき。
- ・ 「建設費はJRが自前で調達し、税金は投入されないのだからいい」との声も→本当にそうか？ JR東海は公共交通を担う基幹企業として独占が認められている。リニアが失敗し、多額の負債を抱えても倒産させられず、多額の税金が投入される（福島原発事故によって東京電力に多額の税金が（それも責任さえ追及されることもなく）投じられていることを考えると、十分ありうるシナリオ）。
- ・ リニア推進派の建設根拠「建設から50年経過し、老朽化した東海道新幹線に代替路線が必要」→この論理も破綻。東海道新幹線の老朽化、代替路線の必要性は認めるが、リニアの大阪開通が31年後では遅すぎて代替路線とならない。工費を減らし、工期も短縮して現在の新幹線方式で代替路線を造れば済む（現在の新幹線と直通できるから乗り換えもない）。
- ・ 全区間の71%をトンネルが占める状態で事故が起きた場合、避難や救助はどうするのか。
- ・ 南アルプスの直下、日本有数の地震帯である中央構造線をトンネルで貫くりニアに防災上の問題はないのか。
- ・ 超伝導磁気浮上式で動くリニアの電磁波は健康へ影響しないのか。
- ・ 岐阜県東濃地域の予定地は地中に大量の天然ウランを含んでおり、トンネル掘削で出るウラン残土をどのように処分するのか。
- ・ 山梨実験線での走行試験で騒音の実態も明らかに。
- ・ リニアの走行には原発3基分の膨大な電力が必要という試算もある。3.11以降の反原発の流れのなかで、リニアのためだけに浜岡原発を再稼働するなど言語道断。
- ・ 静岡県では、リニア建設によって地下水脈が断ち切られ、住民の水源地でもある下流の大井川で水量が毎秒2tも減少の見込み→周辺7市、63万人の水利権量と同じ水量がリニアのために枯渇の危機。ここに来て事態を理解した静岡県内自治体も危機感を抱き、計画再考を要求。
- ・ 一方、リニアによるメリット（時間短縮など）は現行の新幹線方式でも実現できるものばかり。リニアはまさに「百害あって一利なし」。

- ・ 長野県飯田市議会議員「リニアに反対しただけで村八分にされそう」。メディアでもリニア批判は完全に封じられ、週刊誌にすら批判記事が載ることはない。3. 1 1 前の原発と同じ「リニア・ファシズム」とでも形容すべき異様な言論統制が地域社会の隅々まで支配。
- ・ 日本と同様にリニアの建設計画があったドイツでは、連邦議会が特別法を制定して自ら厳格な事業評価を実施。投資回収の困難性、深刻な環境破壊、他の鉄道との直通運転が一切できないネットワーク性の欠如などの問題点が明らかになり、2000年に計画中止。
- ・ リニアのために自前で9兆円準備しながら、名松線（松阪～伊勢奥津、台風による大雨のため2009年から運休中）の復旧費は負担せず、「復旧してほしいなら地元がカネを出せ」と自治体に負担押しつけ。名松線は、JR東海で最も営業成績の悪い路線。
- ・ **第3部結論 ローカル線切り捨て、リニア・新幹線最優先のJR東海。リニア建設を中止させ、建設費9兆円をJR北海道の安全対策費に。**
- ・ 国鉄分割民営化から27年経過し、情勢は大きく変化。2016年には函館～鹿児島中央が新幹線でつながる。新幹線での貨物輸送の実施など、インフラとしてのJR網を総合交通体系の中でどのように位置づけし直すか検討すべき時期。旅客6社＋貨物というJR発足時のスキームが時代、情勢に合わなくなっており、この点からもJRグループ再編は不可避。
- ・ 再編の中に再公有化を位置づける戦略が必要。

<第4部 その他～三陸鉄道の全面復旧と再公有化>

- ・ 今年4月、東日本大震災で甚大な被害を受けた三陸鉄道が3年ぶりに全面復旧。復旧費には全額、国の補助金が充てられた。
- ・ 2007年制定「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（地域交通活性化法）で赤字鉄道事業者が上下分離を実施しやすくなる体制整う。
- ・ 国は「公益性の高い鉄道事業者とはいえ、民間事業者に対して税による全面補助はできない」との姿勢を崩さないが、三陸鉄道は、あらかじめ鉄道施設を自治体に譲渡していたため「公有財産」として全額、補助金による復旧が可能となった。
- ・ 国民を切り捨て我が物顔で振る舞う企業から、鉄道をはじめとする公共交通を「公共財産」として取り戻した重要事例。最も経営困難な地方の中小私鉄から始まった「民から公へ」の試み、地域が主体となって公共交通を取り戻す1歩。
- ・ JR北海道で次々と列車が脱線していく一方で、公共財産として未曾有の災害から復旧を遂げた三陸鉄道——「官から民へ」に象徴される民営化路線は鉄道・公共交通に関しては敗北。
- ・ 三陸鉄道は旧国鉄盛線、宮古線の転換三セク。旧国鉄特定地方交通線が三セクを経て再び公有の線路に戻ったことは、それ自体が国鉄分割民営化の破産を示すもの。

<補足>山本太郎参院議員による質問主意書と政府答弁、安全問題研究会が行った国交省交渉

- ・ 2013年11月6日付で、山本太郎参議院議員が「JR北海道で発生した連続事故及び日本国有鉄道改革の見直しに関する質問主意書」を提出したが、この質問主意書は安全問題研究会が作成し、山本議員に提出を依頼したもの（内閣転送：2013年11月11日）。その後、11月29日、山本太郎事務所に国交相を呼び出し、答弁書レクを実施。国交省から鉄道局鉄道事業課企画調整官（課長補佐級）、当方が山本太郎事務所の湯川秘書、後藤秘書（冒頭のみ）、安全問題研究

会が出席。

- ・ 国交省側は、JR北海道の安全問題について「現在、保安監査中なので監査結果を見て判断したい」と監査が現在進行形であることを理由に回答を示さなかった。「JR東海より営業キロの長い北海道が、東海の3分の1の人員で業務をしていることをどのように捉えているか」との質問にも、保安監査中であることを理由に見解を示さなかった。
- ・ 「路線網が密な首都圏で、1人の乗務員が8時間の勤務時間の中で武蔵野線に乗り、総武線に乘るような乗務ができる（実際にはそのような乗務員運用はしていない）が、北海道でたとえば1日8時間の乗務時間の中で札幌から稚内に行き、根室に行くような乗務ができるか。路線が面ではなく線的に配置されている三島では首都圏のような効率的な乗務はできず、営業キロ1人あたりの乗務効率が低い分、キロあたり人員は都市圏より多くてもよいくらいだ。大都市圏の鉄道と北海道などの三島は違うという認識を持っていただきたい」と、人員向上に向けた対策を採るよう強く求めた。
- ・ 国交省が、「(経営安定基金運用益や、追加支援として行われている鉄道・運輸機構の債権引き受けによる利息収入によって) JR北海道は、平成25年3月期の子会社を連結しない単体の決算及び連結決算において、それぞれ約9億円及び約73億円の経常利益の計上を行っている」としたことに対しては、当方から「黒字の出し方が問題であり、脱線事故が起きても黒字が出ればいいのか」と追及。国交省は「安全でなくてもいいとはいえない」と苦しい回答。
- ・ 「国鉄改革は今も正義だと思っているのか」との質問に対し、国交省は「サービスが向上するなどの成果があった」と強弁。「サービス向上」の具体的な内容を質すと「駅員の言葉遣いが良くなった」「駅ビルが充実した」を国鉄改革の「成果」とする呆れた回答。「趣味で古い時刻表を収集しているが、昔は地方から地方へ出かける人のための周遊券などが充実していた。今は、地方から東京に出かける人のための割引切符しかない。JRになってサービスが向上したのは大都市圏だけで、全国トータルで見れば、地方に住む人にとっては割引切符がなくなり実質値上げ。サービス向上とはいえない」と指摘すると回答できなかった。
- ・ 「事故で何百人死んでも、駅ビルがきれいになれば国鉄「改革」の成果か」と質したところ、国交省は「安全でなくてもいいとはいえない。そのことは北海道をきちんと指導していきたい」と苦しい回答に終始。
- ・ 「JR北海道の経営形態を見直すべきだ」との当方の指摘に対し、国交省は「会社（JR北海道）の経営判断であり、国交省としては申し上げられない」との回答。「政府100%持ち株会社とはいえ、民間企業の経営者が『会社が倒産しても安全投資を増やせ』という経営判断をできるとは思えない。そのこと自体が民営化の失敗ではないのか」と追及したが、国交省は「会社の経営判断」と繰り返すのみ。
- ・ 全体として、国交省側の答弁はかなり苦しく、追い込まれている印象（山本事務所の湯川秘書も同様の見解）。国鉄「改革」の成果の具体例が「駅員の言葉遣いと駅ビル充実」としか答えられないのは明らかな民営化の破産。今後、北海道問題を中心に再国有化の世論を作っていくと確信。
- ・ 早急に闘う主体を確立する必要があるとあり、今後、団結まつり「しゃべり場」を担ったグループとの連携を強めながら、安全確保の国民世論の盛り上がりを作ることが重要。