

2010年5月12日

国土交通大臣 前原 誠司 様
国土交通副大臣 辻元 清美 様
国土交通副大臣 馬淵 澄夫 様

安全問題研究会

(E-mail: aichi200410@yahoo.co.jp)

J R不採用問題等に関する要請書

当会は、各鉄道の安全や地域公共交通の存続及び利便性向上のための活動を行う鉄道ファンの任意団体です。これまで、国内各地の鉄道を初めとする公共交通に乗り込んで点検を行う活動、鉄道事故の原因調査や学習会などを通じて安全問題や地方ローカル線問題の検討を行ってきました。その結果、日本の鉄道や公共交通を巡る政策について、改善を要するいくつかの事項が認められるに至りました。

本日は、そのような改善を要する事項のうち、特に緊急を要するもの及び影響が特に深刻なものについて、下記のとおり要請を行うこととしました。

再三の要請となりますが、各大臣・副大臣におかれましては、本要請の趣旨をご理解の上、ぜひ実現していただきますよう、よろしくお願いいたします。

記

1. J R不採用問題について

与党3党と公明党の仲介により、政府といわゆる4者・4団体（国労闘争団全国連絡会議、鉄建公団訴訟原告団、鉄道運輸機構訴訟原告団、全動労争議団鉄道運輸機構訴訟原告団、国鉄労働組合、全日本建設交運一般労働組合、国鉄闘争支援中央共闘会議、国鉄闘争に勝利する共闘会議）との間で合意に達した政治和解に関連して、被解雇者の雇用を拒んでいるJ R各社を、再雇用に向けて指導すること。

【説明】

J R不採用問題は、連立与党3党と公明党が取りまとめた解決案について、政府及び4者・4団体の双方が受け入れを表明したことにより、解決に向けた環境が整いつつあるものとする。しかしながら、「J Rによる採用を強制することはできないことから、人数等が希望どおり採用されることを保証できない」との文言が解決案に盛り込まれたことに、懸念を表明せざるを得ない。

いうまでもなく、被解雇者が最も強く求めているのは雇用、とりわけ地元J Rへの復帰であり、これなくして真の解決とはならない。また、国鉄分割民営化当時、多くの政府機関、地方公共団体、そして民間企業までが国鉄職員の再就職に協力してきた中で、国民の公共交通としての国鉄を引き継いだJ Rが採用に非協力を貫くことは決してあってはならない。高い公共性を有する企業として、J R各社は被解雇者の雇用責任を負っているものとする。政府の責任において、被解雇者が円滑

にＪＲに復帰できるよう、監督官庁である国土交通省はＪＲ各社を指導すべきである。

とりわけ、いわゆる三島会社（ＪＲ北海道・四国・九州）及び貨物会社については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）を通じて政府が全株を保有する特殊法人である。先の郵政改革見直しにおいて、亀井・郵政改革担当大臣のリーダーシップにより、西川善文・前社長が退任し、「かんぽの宿」の不当売却が中止されたことに見られるように、政府持ち株会社に対しては、政府が株主として適切な指導力を発揮すれば、公益企業として活動させることも可能となる。

政府が、三島会社及び貨物会社に対しては株主・監督官庁として、他のＪＲ各社に対しては監督官庁としてきちんとした指導を行い、不採用者を希望するＪＲ各社に復帰させるよう求める。

2. 整備新幹線及び並行在来線の取扱いについて

整備新幹線開業時に並行在来線の経営をＪＲから分離することを取り決めた「整備新幹線の取扱いについて」（平成８年１２月２５日政府与党合意）を破棄するとともに、新たな整備新幹線の建設を行わないこと。

【説明】

自民党政権下で策定されたこの合意のため、長野新幹線開業時において信越本線・横川～軽井沢間が廃止となったほか、信越本線、東北本線、鹿児島本線のそれぞれ一部がＪＲから経営分離され、沿線自治体が出資する第三セクター鉄道への移管を余儀なくされた。この移管によって沿線自治体は衰退し、沿線住民は不必要な乗り換えを強いられるなど、明らかなサービスの低下が見られる。こうした並行在来線の分離は、ＪＲの公益企業としての責任放棄である。

先日の時事通信の記事によれば、貴省において並行在来線の支援を行うため、ＪＲへ支援要請を行う旨報じられているが、整備新幹線建設は、「ストロー効果」と呼ばれる大都市（特に東京）への人口吸い上げによって東京と地方の格差をさらに拡大させる結果をもたらした。利権にまみれ、地方に対しては何ら利益をもたらさない整備新幹線の建設は中止するとともに、並行在来線については、公共交通を担う企業としてＪＲに責任を持って運営・運行を続けさせるよう求める。

3. 名松線の廃止問題について

ＪＲ東海による名松線の廃止表明は、公益企業としての責任を放棄するものであり、直ちに廃止を中止させること。

【説明】

２００９年１０月８日の台風によって「寸断」された名松線（三重県、松阪～伊勢奥津）について、ＪＲ東海は２００９年１０月２２日、復旧が不可能として一部区間（家城～伊勢奥津）の廃止を表明した。しかし、ＪＲ東海が公表した被害状況を見る限りでは、１９９０年７月から１年３ヶ月間にわたって不通となったＪＲ豊肥本線（熊本～大分）の水害よりはるかにその被害は軽微なものに過ぎない。また、津市が調査を依頼した酒井俊典・三重大学教授も「治水対策は有効に機能しており、復旧は可能」との結果を公表している。名松線は、ＪＲ東海では最も営業成績の悪い路線のひとつであり、「手際の良い廃止表明」はあらかじめ準備された「はじめに結論ありき」のものといわざるを得ない。

J R 東海は、東海道新幹線という旧国鉄の最も優良な資産を引き継ぎ、安定した財務・経営基盤を有する企業である。その J R 東海が、リニア新幹線の建設費（4～5兆円と推定）を自力で調達すると表明しながら、名松線を復旧へ向けた努力さえせず廃止しようとすることは、公益企業としての責任放棄であり、国民の公共交通であった国鉄を引き継ぐ企業として許されないといわざるを得ない。

政府は、J R 東海に対する監督官庁として、この事態を深刻に受け止めるとともに、同社に対し、名松線廃止を撤回するよう、適切な指導を行うことを求める。

4. 災害復旧・安全投資のための財源措置について

自然災害による鉄道被害の復旧及び鉄道の安全投資の維持拡大を推進するため、政府の責任でそのための恒久的な財源措置を講じ、又は鉄道事業者が利用できる基金を創設すること。

【説明】

1986年11月28日、参議院日本国有鉄道改革に関する特別委員会において、「各旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の輸送の安全の確保及び災害の防止のための施設の整備・維持、水害・雪害等による災害復旧に必要な資金の確保について特別の配慮を行うこと」を求める付帯決議が行われた。これは、国鉄分割民営化によって災害復旧・安全投資のための資金を調達する道が閉ざされることを危惧する各界の声を受けたものであるが、結果的にこの付帯決議は守られず、今日に至るまで鉄道の災害復旧・安全投資のための恒久的な財源措置は行われていない。

関西地方の鉄道ファンの間では、J R 西日本が阪神・淡路大震災の復旧のために多額の費用を要したことにより、同社の財政が厳しさを増し、福知山線への速度照査型 A T S（自動列車停止装置）設置が遅れたために J R 福知山線脱線事故が発生したとする言説が一定の説得力を持って受け止められている。これが事実であれば、参議院における付帯決議を履行せず、災害復旧・安全投資のための恒久的な財源措置を行うことを怠った政府の責任は重大である。

政府は、今こそ参議院における付帯決議が求めた災害復旧・安全投資のための恒久的な財源措置を行うべきであると考えます。

（以 上）