

J R北海道「事業範囲の見直し」に対する見解

J R北海道は11月18日、単独では維持困難な路線として10路線13区間を対象に記者会見をした。会見で明らかにした内容は、J R北海道が営業運行する2586.7キロのうち約半分にあたる1237キロを、今後単独では維持できないという内容のものである。そして、維持できない路線はバスへの転換や自治体負担による上下分離、更には運賃値上げや廃線を含めて検討するという。今回の発表は経営側の論理を一方向的に押し付けるものであり、私たちは国鉄改革とは何であったのかと耳を疑う内容であった。

国鉄は1987年4月に国の施策として、国有鉄道から分割・民営化されJ R 7社へと移行した。当時政府は、国家の赤字の元凶と言われていた国鉄を、財政面からどのように立て直すのか大議論がされ、私たち労働組合としても苦渋の選択をする中で新生J Rが誕生したのであった。当然、分割・民営化という名により余剰人員が生み出され、その整理・削減が実施され、また、出向に行く組合員や若年退職の道を選ぶ組合員、そして多くの広域異動者を抱えての施策であった。

その中でも今やJ R貨物の責任組合として組織率80%を誇る私たちJ R貨物労働組合員は、一人も解雇者を出すこともなく、路頭に迷わせることもなく30年間組合としての使命を守ってきた。

しかし、J R発足30年を目前として突然の今回の記者会見の内容である。仮に営業が成り立たないからと言って交通網を遮断することがあつては、地域住民の通勤や通学、また運転のできない高齢者は移動手段を奪われることになる。更に鉄道貨物輸送が寸断されれば、北海道で収穫される農産品や青果物などを全国各地に大量輸送することができなくなる。すなわち、鉄道貨物輸送の社会的使命を果たすことができなくなり、組合員の職場と仕事と生活を守ることができなくなる。

今回のJ R北海道が発表した事業範囲の見直しに対するJ R貨物労働組合としての立場は、①会社の安易な見直しには反対である。②改革の枠組みは国の責任において維持すべき。③J R総連、J R北海道労働組合と連帯して闘っていく姿勢である。具体的に「経営安定基金」の目減り分は国が補填すべきである。国がつくった枠組みが崩れるのであれば、国が是正し、広大な面積に敷かれた線路を守るべきだ。何故か、線路が無くなれば鉄道貨物輸送は寸断され、人流も、物流も滞ることとなる。そうならないためにもJ R貨物労働組合は共に国鉄改革を担ってきたJ R総連、J R北海道労働組合の仲間と連帯し、最大限の取り組みを行うことを明らかにし見解とする。

2016年12月6日～7日
日本貨物鉄道労働組合
第2回全国代表者会議