

# 2018年春闘勝利へ 道春闘共闘と建交労中央本部が討論集会

12月2日、道春闘共闘の「2018年春闘学習討論集会」が札幌で開かれ112人（建交労からは9人）が参加しました。集会では、全労連の野村幸裕副議長の基調報告と、道春闘共闘の出口事務局長の方針提起を受けて、パネルトークで「国民春闘をどうたたかうか」「労組をみせる～賃金も仲間も増やす」をテーマに議論し、フロアからの発言も出されました。翌日の12月3日には道労連の「総がかり推進・組織拡大交流集会」で、来年の道労連大会までに「組合員の1割純増」を達成すること、そのための組織強化について議論しました。この集会には67人（建交労5人）が参加しました。

12月2～3日に開かれた「建交労2018年春闘中央討論集会」には道本部の俵書記長と札幌合同支部の宮澤委員長が参加しました。集会では、角田委員長が「仲間の実態からみれば、たたかうしか道はない」とあいさつし、憲法学習（講師＝代々木総合法律事務所・水谷陽子弁護士）のあと、5つの分散会討論（1日目）と全体討論（2日目）で廣瀬書記長から提案された春闘方針案について議論を深めました。

## 釧路地域支部あゆみ厚済分会が年末一時金妥結

釧路地域支部あゆみ厚済分会は、11月30日に年末一時金について「0.8か月分」（前年同率）で妥結しました。

## 今年最後の「1の日」行動に50人

12月1日、札幌駅南口で「すべての争議解決・1の日行動」がおこなわれました。今年最後となるこの日の行動には50人が参加し、福祉保育労と自交総連からたたかいの報告と支援の訴えがありました。このあと「争議支援！団結交流会」でこれまでのたたかいを振り返り、新しい年への決意を固めました。

## 北海道の鉄道の再生と全道連絡会がアピール 地域の発展を目指す

北海学園大学の小田清名誉教授などのよびかけで設立された「北海道の鉄道の再生と地域の発展を目指す全道連絡会」は11月25日に「アピール」を発表しました。アピールでは、「鉄道の存続は住民の道理ある願いであり、決して地域エゴではありません」「JR北海道再生推進会議は鉄道の廃止・縮小について地域協議会に結論を急がせていますが、JR問題は各路線ごとにきめられる性質のものではありません。全道民が参加する開かれた場で時間をかけて議論が尽くされるべきです」「JR北海道の危機打開には、国が責任をもって対処すべきです。鉄道は道路、港湾、空港、国土保全などと並ぶ基本的公共インフラとして国の基本政策に位置づけるべきものです。そうした公共インフラとしての鉄道を維持するために、いわゆる『上下分離』の『下』の部分为国が担うことを求める必要があると私たちは考えます」とし、以上の認識を道民や諸団体が共有し、オール北海道の世論をまきおこして運動を進めることを呼びかけています。

## 「北海道の鉄道の再生と地域の発展を目指す全道連絡会」アピール

いま北海道の鉄道は歴史的な存亡の危機に直面しています。この危機を前に、JR 北海道研究会は、研究をこえた道民運動の必要性を痛感し全道連絡会の結成を呼びかけました。その結果、8月26日に準備会、10月28日設立総会が開催され、全道各地で活動する多くの団体、個人そして自治体の関係者が集まり、鉄道存続に向けて道民の声を結集する必要性を確認しました。

鉄道に関しましては地域ごとに実情も異なり、道民のなかに多様な意見が存在するのは当然です。しかし、これまでの議論を通じて、私たちは鉄道存続をのぞむ人々の総意として道民の合意が形成されつつあると考え、これにもとづくオール北海道の運動を提案します。

### 1 鉄道の存続は住民の道理ある願いであり、決して地域エゴではありません。

鉄道の存続をもとめる人々の願いは基本的人権である交通権を求めるものであると同時に、地域発展を目指す住民の意志を反映したものです。鉄道は自動車輸送で代替できるものではなく、その廃止は観光や農業などと結びついた地域の将来展望への手がかりを奪い、いっそうの過疎化をもたらし、ひいては札幌を含む北海道全体の衰退につながります。この観点から、いわゆる10路線13線区以外の函館本線や日高線を含むすべての線区の住民の声が尊重されるべきです。

### 2 JR 北海道再生推進会議は鉄道の廃止・縮小について地域協議会に結論を急がせていますが、JR 問題は各路線ごとにきめられる性質のものではありません。全道民が参加する開かれた場で時間をかけて議論が尽くされるべきです。

北海道の開拓の歴史は鉄道とともにありました。先人の苦闘の結晶であり、未来の希望につながる鉄道をJRの短期的な損益計算だけで廃止してしまうことは百年に禍根を残します。鉄道の存続は沿線自治体だけの協議で対処できるものではありません。このままでは沿線自治体はバス転換または公共交通の全面廃止を余儀なくされることになりかねません。大きな視野に立った全道民的な議論の場が必要です。

### 3 JR 北海道の危機の打開には、国が責任をもって対処すべきです。鉄道は道路、港湾、空港、国土保全などと並ぶ基本的公共インフラとして国の基本政策に位置づけるべきものです。そうした公共インフラとしての鉄道を維持するために、いわゆる「上下分離」の「下」の部分を国が担うことを求める必要があると私たちは考えます。

この間の報道や議論を通じて、JR 北海道の経営危機の原因は分割民営化のスキームにあったことは誰の目にも明らかです。北海道における公共インフラとしての鉄道は、経営安定基金の運用によって支えきれぬものではありません。また、鉄道事業者だけにすべての負担を求めることにはもともと無理があります。いま、分割民営化の前提であった、鉄道を維持するという原点に立ちかえる必要があります。

JR 北海道は上下分離の「下」を沿線市町村が持つという代替案を提示しましたが、これは事実上、自治体に鉄道廃止の同意を求めることにほかなりません。先日、道・市長会・町村会・JRの四者協議で国への支援を要請することが合意されました。そこではまず何よりも、鉄道を基本インフラとして国の政策に位置づけるように求めることが重要です。具体的には、ヨーロッパ諸国と同じように国が線路や設備など「下」を保証し、その基盤の上でJR、住民、自治体が知恵と力をだしあうことが現実的で抜本的な解決策です。

以上の認識をすべての道民や諸団体が共有し、オール北海道の世論をまきおこして運動を進めることを呼びかけます。そのために知事、北海道選出国會議員、道議、市町村長、自治体議員の皆さんがその運動の先頭に立って、各自治体において存続の決議をあげることが重要です。またJR 北海道は地域社会に貢献する企業としての責任を果たしていくことを強く求めます。とりわけ、道庁は鉄道存続の要求に真摯に耳を傾け、その要求を政府に向かって届ける先頭に立つことを求めます。

2017年11月25日

北海道の鉄道の再生と地域の発展を目指す全道連絡会