

## 国土交通省鉄道局と交渉 基金の運用益の政府保証を JR北海道に公共交通の使命守らせよ

3月7日、建交労3・7中央行動で国土交通省鉄道局との交渉がおこなわれました。全国鉄道本部の代表をはじめ、そのあとの厚生労働省交渉に参加する全国の代表が交渉に臨み、北海道からは北海道鉄道本部の竹田委員長、加藤副委員長、最上書記長など12人が参加しました。

要請項目は、①JR東日本の責任で只見線の復旧、②信越本線での列車立ち往生の原因究明と再発防止、③リニア新幹線建設の中止、④JR北海道の路線廃止をおこなわないこと、⑤日高線・根室線の復旧、⑥JR貨物の仕業検査変更の見直し、⑦JR貨物の構造問題の解消です。

JR北海道に関する回答は「国として支援してきた。引き続き支援するとともに、地域での協議にも参加する」「鉄道の特性である大量・高速・定時輸送からすれば、他の交通手段が適している」などで、北海道の鉄道を守る責任を果たそうという姿勢ではありませんでした。

最上さんと加藤さんが「老朽車両の検修で部品がないことなどにより残業が常態化し技術継承ができない」「若年職員が退職し慢性的な人員不足だ。老朽化した施設への対応をしてほしい」など職場の実態を突き付けました。竹田委員長は「国鉄を解体して儲け第一のJRを発足させた30年前に、政府は『国鉄は生まれ変わり、ローカル線もなくなりません』と言って分割・民営化を強行した。JR北海道が『単独では維持困難』路線を発表したあと、地域での説明会などでは、JR経営陣に『うそつき』という言葉が投げつけられている。この言葉は政府に対する道民の思いそのものだ。道民の生活の足である公共交通を守るために、経営安定基金の運用益の政府保証を決断してもらいたい」と迫りました。また「仮に地域住民との合意でバス転換となった場合でも、JR北海道として責任をもって将来にわたりバス路線を維持させることを確約させ、公共交通の使命を守らせることを国の責任でやってもらいたい」と求めました。

## JR北海道が春闘要求に回答 鉄路を守る立場示さず

JR北海道は3月5日に、建交労北海道鉄道本部の春闘要求のうち賃上げ・諸手当など以外についての回答を示しました。検修職場などでの慢性的な人員不足については「若年退職者が依然として増加していること、採用数の確保が困難になっていること等、厳しい要員状況であるが、安全施策及び技術継承の観点も考慮しながら、業務の見直し等、適正な要員の確保及び配置に努めていく」との回答です。

日高線・根室線の早期運行開始のため、国に対し更に支援強化を求めることとした要求に対しては「日高線鶴川・様似間については関係自治体に支援を提案したが合意に至らず復旧を断念する旨を説明した。道の『総合交通政策指針案』をふまえて地域における検討・協議をすすめる」「根室線東鹿越・新得間（富良野・新得間）については『指針案』で示された『他の交通機関との連携、補完、代替も含めた利便性の高い最適な公共交通ネットワークの確保』にむけ持続可能な交通体系の確立に向けとりくんでいく」と、鉄路を守る立場を投げ捨てる回答を示しています。