

## 集会宣言

本日、私たちは「コアスト津において」JR300年を検証する三重県集会」を開催した。国鉄がJRに移行して30年を迎える。JR東日本、東海、西日本は完全民営化を果たし莫大な利益を上げる一方で、JR北海道、四国、貨物は国から交付された経営安定基金の運用益、または税制特例処置でかろうじて経営を維持している。昨年10月、本州3社に続いてJR九州も株式上場されたが、鉄道事業は赤字のまま、路線存続の先行きが不安視されている。政府は、2000年から鉄道事業法を改正して規制緩和を進め路線の休廃止など免許を許可制から届出制に制度変更した。その影響で現在、全国95社の地方鉄道事業者のうち約8割が赤字と言われており、2000年以降すでに35路線が廃止となっている。JR東海は課題が山積みのリニア中央新幹線の建設を地元住民の反対意見や十分な理解のない中、強引に推進している。また一方で、旅客集中サービスと称して武豊線・東海道線で駅の無人化を推し進めている。三重県内ではJR移行後、駅の無人化や民間委託化が進みJR東海社員がいる駅はほぼ特急停車駅程度となっている。経常利益を毎年更新しているにもかかわらず、駅に要員を配置しないなど「誰でも利用しやすい鉄道」とは程遠い施策を繰り返している。鉄道会社としての社会的な責任が大きく問われている。

2001年の「省令改正」によって、事業者である鉄道会社の責任で技術基準が改訂できる仕組みになった。その結果JR各社は、車両や線路などの検査周期の延伸を次々と行い、線路や電気設備、駅の出札や車両のメンテナンス業務など、関連会社へ「業務委託」を全面的に進めている。その結果、昨年12月には新幹線の台車に傷が入りあわや脱線寸前の重大インシデント事故を起こした。在来線でも線路の陥没や架線事故等がJR各社で多発している。行き過ぎた規制緩和・外注化は輸送障害や鉄道事故を引き起こす背後要因になっている。さらにトンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物の老朽化が進み、すでに50年を超えている施設も存在する。車両の買替えや設備の整備等対策は待ったなしの状況である。

2016年4月には熊本地震、8月には一連の台風により、北海道・東北で大きな被害が発生したが、震災や台風、集中豪雨、水害などにより不通となった鉄道の復旧対策は国の支援が欠かせない。鉄道は環境にも優しく、国民生活に欠くことのできない公共交通である。鉄道輸送の安全と地方ローカル線の存続は事業者であるJRと、これを所管する行政が二重のチェック体制でしっかり確保させていかななくてはならない。

私たちは、あらためて「JR300年」を問い直し、都市と地方鉄道、JR各社の間で広がる経営格差や構造的な問題点、安全対策等について検証し、安全で快適、持続可能な交通政策の実現を目指して利用者や地域の方とともに運動を進めていくことをする。

右、宣言する。

2018年2月4日

JR300年を検証する三重県集会