

時 の動き

JR北海道の事故原因を明らかに

元国労稚内闘争団 田中 博

失墜したJR北海道への信頼

「相次ぐ列車事故、不祥事、レール異常の放置、そして検査アーターの改ざん。JR北海道の安全と利用者からの信頼は失墜し、経営そのものが危機的な状況にある。マスキミの世論調査（2013年12月4日付）によれば、JR北海道利用者の87%が「不安と不満」を感じ、その9%の人が「利用回数を減らした」とJR離れも報じている。そして、JR北海道再生に必要な点として、「社員の意識改革・43%」がトップにあり、「労働組合との関係見直し・39%」「人員と予算の増強や財政支援・28%」など、その他の項目が続いていた。

こうした利用者と住民の不信感、2011年5月に発生した石勝線トンネル内で特急列車脱線・炎上で負傷者79名を出し、あわや大惨事寸前の事故であったことは道民の記憶に新しく、その後も、特急列車の床下から発煙、配電盤からの出火、異臭、潤滑油漏れなど車両に関わる不具合、運転手による覚醒剤の使用やATSの故意破壊など、人的不祥事が続いたことから当然の感情であろう。2013年9月19日に起きた、函館線のレール異常箇所放置による貨物列車脱線事故を機に、国土交通省は3度の特別保安監査を実施したのであるが、この段階で、あるうすか上部組織の指示による事故原因隠蔽のための検査データ改ざんが明らかにされた。衆参国交委に参考

人招致された野島社長ら幹部は、問題の原因や再発防止について何ら具体的に示すことはなく、こうした経営人の隠蔽体質にも起因していると思われる。

国鉄の分割・民営化のつけが

そもそも、JR北海道は発足当時から経営基盤が脆弱であり、赤字の穴埋めは経営安定基金の運用益に頼るしかなく、「公共性よりも企業性追求」を余儀なくされてきた。その結果、ホテル、商業テナントなどの副業売上拡大に力を注ぎ、昨年度の鉄道事業収入は全体の38・3%まで減少する至な経営実態にある。発足当時1万4000人



南稚内駅に停車した列車。利用客と列車巡回から降りてきた保線従事員。

いた職員を7100人まで減少させる一方で、運転本数の大幅増加と列車のスピードアップで労働者も運行も酷使し、駅員や乗務員の削減でサービスをも低下させてきた。安全運行の基礎をなす車両の検査修繕業務、線路保守・信号関係業務の外注化は、社員の歪な年齢構成と技術断層を生み出し、もはや、長年の酷使で疲弊しきった線路に安全運行を支えるだけの体力は無く、紛れも

なく国鉄「分割・民営化」のツケが垣間見えるのである。

問題を労組との関係にすり替える政府

一方で政府は、「安全管理に取り組む姿勢や服務規律のあり方に問題があるので」と複数ある労働組合との関係にすり替える談話を発表し、国鉄分割・民営化施策の破綻に飛び火しないように躍起になっているが、一人JR北海道の経営体質の問題だけではない。国労排除で職場支配を強めてきた経営陣、JRへの採用差別という不法行為を働きながらも、何ら責任を取ろうとしないその無責任な企業体質が、嘘とでたらめのはびこる職場荒廃の温床となっていることを自認すべきである。

JR東日本では第三セクター化した信楽^{しんが}鉄道事故（1991年）で42名、羽越線^{はつこ}事故（2005年）で5名の死亡事故を起こし、JR西日本尼崎事故では107名もの尊い生命を奪っている。利益優先の民営

化、規制緩和の行き着く先が、このような惨状を引き起こした根源で有ることを、政府そしてJR各社に知らしめなければならぬ。

これ以上の合理化を許してはならない

私の住む稚内市は、宗谷線（旭川⇄稚内間258km）の終着駅に位置している。国鉄時代にローカル線廃止対象線区として指定された名寄以北183kmは、宗谷北線運輸営業所とし発足し、いつでも切り離し可能な運行形態がとられているのであるが、JR北海道が経営不振を理由として不採算路線を切り捨てる事態となれば、地域の生活そのものが脅かされてしまう。

現在のJR北海道経営陣に鉄路を維持し公共交通としての責務を果たす気概を感じることが出来ない。これ以上の合理化を許さないためにもJRへの監視を強めて行くことが私たちの使命でもあろう。

（たなか ひろし）