

「JR北海道の安全崩壊の背景」 団結まつり報告

2013. 10. 27 安全問題研究会

1. JR北海道、相次ぐ事故

2007年、相次いだレール破断

2009年1月 江差線で下請業者の信号配線ミス、あわや追突の重大事故

2009年2月 特急「スーパーおおぞら12号」からブレーキ部品脱落

2009年3月 江差線でレール破断

2009年12月 富良野線で普通列車と除雪列車が衝突

2011年5月 石勝線を走行中の特急列車がトンネル内で火災、乗客が避難

2013年9月 函館本線で貨物列車脱線事故。車両出火、燃料漏れ、脱線事故も続発。

- ・ 線路が歪んだまま放置されている場所は260ヶ所
- ・ JR北海道の内規では、線路が本来の幅（1067ミリ）より19ミリ以上広がっている場合、15日以内に補修を行わなければならないが、行われていなかった
- ・ 線路の歪みの放置は、列車が時速130キロメートルの高速で走行している路線でも見つかる
- ・ 2011年度の会計検査院の検査により、自社で決めた保守点検マニュアルすら守られていない実態や、点検記録そのものの不備が指摘されたが、JR北海道は放置
- ・ 現場では、線路が4センチ近くも広がりながら、人員や予算に余裕がなく、1年も修理されない場所もあった。
- ・ 運転士の覚せい剤使用や、ミスを起こした運転士が発覚を恐れてATS（自動列車停止装置）をハンマーで破壊する事件まで発生。

2. 人減らしと労働強化

表1 民営化当時と現在のJR北海道の状況

	民営化時	現在
特急列車の本数	78本	140本
社員数	13000人	6800人
札幌～釧路間の 特急列車の所要時間	4時間30分	3時間40分

表2 JR各社の概要（2013.3.31現在）

	北海道	東日本	東海	西日本	四国	九州
営業キロ(km)	2,499.80	7,512.60	1,970.80	5,012.70	855.20	2,273.00
社員数(人)	6,789.00	57,554.00	18,094.00	26,889.00	2,570.00	7,885.00
営業損益(億円)	▲309.00	3,228.00	3,991.00	1,023.00	▲96.00	15.00
経営安定基金(億円)	6,822.00	0.00	0.00	0.00	2,082.00	3,877.00
営業キロ1kmあたり 社員数(人/km)	2.72	7.66	9.18	5.36	3.01	3.47

- ・ JR北海道の社員数は、国鉄分割民営化による会社発足の時点では1万3千人だったが、11年の石勝線列車火災事故の時点では7千百人。現在はさらに減り6千8百人とほぼ半分に。
- ・ その一方で、特急列車の運転本数は民営化当時の1日当たり78本から140本へとほぼ倍増。札幌～釧路間では高速化により所要時間を約50分も短縮。
- ・ 営業キロ1km当たり社員数はJR北海道が際だって少なく、以下、少ないほうから四国、九州、西日本、東日本、東海。経営状態の悪い会社ほど人減らしが進行。
- ・ JR北海道は2.72人であり、最多のJR東海の9.18人と比べると約3分の1。同じように経営的自立が不可能として「経営安定基金」の措置を受けたJR九州・四国と比べても少ない。そもそも営業キロではJR東海よりも長いJR北海道が、この労働者数で安全な鉄道を維持できる方がおかしい。
- ・ 北海道に限らず、JR各社では分割民営化前後の極端な採用抑制と人員削減の結果、会社の中核を担うべき40歳代の社員が全体の1割しかいない。人員削減と強引な列車増発で労働者が極限まで追い詰められていることが重大事故続発の背景。

3. 外注化で技術が崩壊

- ・ 車両整備の外注化で、パーツの分解など車両整備の最も基本となる作業は現在、すべて下請業者。JR社員は下請労働者が準備したパーツを点検、組み立てるだけ。部品に直接触れ、確認することのないJR社員は問題を発見できない。
- ・ 保線の外注化。09年、函館本線の事故も下請労働者による配線ミスが原因。現場で技術の伝承が途絶えていることを象徴した事故。
- ・ 国鉄分割民営化で、優れた技術を持っていた国鉄職員が、国労・全動労（現在の建交労）に所属しているという理由で大量解雇され下請労働者に置き換えられたことが背景。
- ・ JR西日本では下請労働者の偽名による登録がまん延。「実際に現場に送り込まれているのは、昨日今日、来たばかりの未熟練労働者なのに、協力企業（下請け）の経営者は自分たちを熟練労働者の名前で登録させようとする。送り込んでいるのが熟練労働者であれば、JRからは高い請負契約料が支払われるので、協力企業の経営者にとってはうまみ大きい」。
- ・ 現場で熟練労働者が作業に当たっているとJRが認識しているつもりでも、実際に送り込まれているのは未熟練労働者。安全を守るべき鉄道の現場で、安全・モラルの崩壊は極限に。

4. 広がる混乱

- ・ JR北海道の現場では、修繕・交換のための資材を本社に要求しても、要望通りに投入されることはない。現場には、「どうせ要求しても資材は来ない」という諦めムード。「だましまし補修しても、その後“予定通り”にレールが破断したこともあった。ベテランの経験や技術でしのいできたが限界もある」。
- ・ 北海道では、一連の事故によって利用者のJR離れも広がっており、今年の乗客数は対前年比2割減少したとの報道もある（航空の道内路線は乗客が5割増え、高速バスも増便が追いつかないほどになっている）。予算不足が事故を招き、利用者のJR離れがさらに会社の経営を悪化させる負のスパイラル。
- ・ 経営安定基金も列車を走らせることによって生じた赤字を補てんするだけで消えていく現状で、JR北海道は民営化以来28年間、弥縫策を採り続けてきた。今回の事態は、そうした弥縫策の最終的破たんを意味する。
- ・ 北海道経済にも悪影響。この夏、函館線がたびたび寸断され、北海道から本州に運ばれる農産物の荷傷み、本州から北海道に輸送される雑誌など定期刊行物の発売遅れなどの被害。函館市では主要産業の観光にも大きな打撃。函館駅前のビジネスホテル経営者「JRの運休は痛い。いつ

になったら正常化するかもわからず手の打ちようもない」。

5. 28年前と同じ、再びメディアの大罪

- ・ JR北海道の安全問題が国鉄分割民営化失敗論に波及することを恐れたのか、再び労働者悪玉論。「JR北海道に4つの労働組合があつて対立しており、別組合の社員は冠婚葬祭にも呼ばれない」「業務の伝達もできず意思疎通に支障を来している」などと報道。
- ・ 当時、国鉄解体を控えた混乱の中でも、1日に10万本を超える列車が整然と時刻通りに動いていた。当時も今も労働者に責任はない。
- ・ 10月4日（金）のNHK特番（北海道ローカル）、JRで事故が続発する原因を「JR北海道社員の“ぬるま湯”体質」、経営改善のために「さらなる経営効率化と不採算路線の整理」を求めればかげた内容。
- ・ JR北海道の黒字路線は札幌近郊の一部のみ。採算を基準にすれば北海道から鉄道はすべて消えかねない。札幌市営地下鉄と札幌市電があれば、道民の生活の足は消えてもいいというのか。道東地域では、冬になると暴風雪で視界がゼロになり、車に乗っている人にさえ死者が出ている。
- ・ NHK現会長の松本正之氏はJR東海の元社長。JR民営体制への批判は、人事の面で完全に封じ込められている。安倍政権が松本氏の後任のNHK会長に、あの葛西敬之・JR東海会長を起用する方針を固めたとの報道も。
- ・ 葛西会長は、旧国鉄職員局長として国労組合員らの大量解雇を主導したA級戦犯（その上、国家公安委員時代には在特会を「新しい市民運動」などと礼賛）。JR東海が進めようとしているリニア中央新幹線計画に対する批判を封じ込めるための人事か。NHKの「暗黒報道機関」化が進行。

6. 命よりカネの民営化から、再国有化を！

- ・ 事態の根底にあるのは、日本での新自由主義改革の先駆けである国鉄分割民営化。10万人もの労働者を新会社から締め出した国家的不当労働行為はあらゆる企業に波及し、「首切り自由」社会、経営者やりたい放題社会の入口に。
- ・ 安倍政権は、「日本を世界で一番企業が活動しやすい国にする」と公言し、「首切り特区」導入さえ狙う。労働者を全くの無権利状態に突き落とし、カネのために市民の命を脅かす「アベノミクス—成長戦略」に退場を。
- ・ 英国では、鉄道民営化後、線路の傷みが放置された結果、4人が死亡する脱線事故（ハットフィールド事故）が起き、政府が民営化の失敗を宣言。鉄道施設の保有と維持管理が非営利企業（レールトラック社）に移され、事実上再公有化。日本でも、JRの責任追及を徹底し市民の厳しい監視と規制で再国有化を求める運動のうねりを
- ・ 再国有化される企業体は独立採算制を原則としないこと、国費による運営費の補てんを行うこと、利用者・国民の声が経営に反映する民主的な意思決定の制度が確保されること、等が最低限必要。