

声 明

2013年10月27日

- 1 JR北海道で列車の事故が続発している。2011年5月27日には石勝線で特急「スーパーおおぞら14号」が脱線火災事故（負傷者39名）を起こしたのをはじめ、今年に入ってから、3月24日に東室蘭駅で特急「北斗5号」の床下から発煙、4月8日に八雲駅で特急「北斗20号」のエンジンが破損し発煙、5月5日に奈井江・茶志内間で特急「スーパーカムイ6号」の床下の車軸付近から出火、7月6日に山崎・鷲ノ巣間で特急「北斗14号」のディーゼルエンジンが破損し潤滑油をまき散らしながら走行して出火、7月15日に西の里信号場で特急「スーパーおおぞら3号」の配電盤から出火、7月22日に十勝清水・羽帯間の平野川信号場付近で特急「スーパーとちかち1号」のエンジンから白煙と続き、9月19日には大沼駅構内で貨物列車が脱線した。JR北海道では「安全」の二文字は完全に崩壊した。

また、この安全の崩壊と軌を一にするように、9月7日には30代の男性運転士が、ATSの設定確認を怠り列車が非常停止したのを隠すため、非常停止した列車のATSスイッチを、車両故障のせいにするべくハンマーでたたき壊した。運転士としてあるまじき行為であり、モラルも崩壊したといつてよい。

- 2 相次ぐ特急車両からの発煙・出火の原因は必ずしも明らかではないが、元々北海道は酷寒地であるため、車両構造をはじめ他のJR各社よりも制約が多いにもかかわらず、人減らしを進めて検修が疎かになり、反面、無理なスピードアップを重ねたことだといわれている。

また、貨物列車の脱線事故の原因は、2012年10月に行われた定期検査では脱線現場付近のレールの幅が通常のレール幅より20ミリ広がっていたため、本来直ちに補修しなければならないにもかかわらず、補修しないどころか、今年6月の検査では25ミリとさらに広がっていたにもかかわらず、放置したためである。まさに鉄道の安全のイロハさえない事態である。

- 3 JR北海道の現状は、まさに「安全より利益」の一語である。

前述の人減らしは、発足時の定員14000名が現在半分以下の6789名に削減された。「安全より利益」を優先した結果である。

しかし、「安全より利益」の体質は昨日今日に始まったものではない。これこそが分割民営化の本質であり、行きつく場所である。分割民営化の当初から、民営化すれば利潤の追求こそが第一の目的となるため、安全が二の次になることは強く指摘されてきた。実際にも、1991年5月14日の信楽線を切り捨て第三セクター化した信楽鉄道事故（42

名死亡)、2005年4月25日のJR西日本尼崎事故(107名死亡)、同年12月25日のJR東日本羽越線事故(5名死亡)と重大な死亡事故が相次いで起こったが、事故の背景にはいずれも「安全より利益」の発想があり、まさに民営化の賜物であった。

今回のJR北海道での連続事故は、まさに「安全より利益」の信楽鐵道事故以来の民営化路線の延長線にある必然的な事故である。経営的に成り立たないことが自明なJR北海道で事故が集中したことは、決して偶然ではなく、分割民営化の破綻を垣間見ることができる。

本来、鉄道は住民の交通権を保障する極めて公共性の高い事業であるから、過疎地・過密地を問わず、全国等しくその利益が享受されなければならない。そうであれば、分割するのではなく全国を一社にして統一的に運用する必要がある。貨物を含めた7分割は、儲かる東日本、東海、西日本の路線を分捕り、北海道、四国、九州、貨物を切り捨てたものに他ならない。

現在、JR東海が9兆円をかけてリニア中央新幹線を建設する予定であるが、それだけの費用があれば、北海道、四国、九州の鉄道を維持するために、全国的観点で使用されるべきである。

さらには、有能な職員を国労などの組合所属を原因に差別してJR北海道に採用せず、その後も被差別者を採用しないために人員不補充を続けた結果、中堅層が不足し、保線現場などの業務は外注化して別会社が担うようになり、技術の承継がなされなくなっている。そして、現在でもJR総連傘下の多数派組合について優遇し他の組合を差別するという労務政策が継続されていることも、安全を求める現場の声が反映されないことの原因となっている。

4 そこで、以下のことを訴える。

当面の緊急課題としては、今回の連続事故の原因が極限的な人減らしにある以上、外注化をはじめとする合理化は直ちに中止して、運転・施設を問わず、経験豊富な職員の大増員を要求する。特に外注化は技術の継承を不可能にするため、即刻中止すべきである。また、国鉄分割民営化の際の組合差別を反省し、各組合を平等に扱い、安全を求める声に耳を傾けるようにすべきである。

その後の究極的な課題としては、信楽鐵道事故以来の鐵道事故は分割民営化路線の延長線にある必然的な事故である以上、破綻した分割民営化を改め、全国を一体的に運営する公共鐵道機関の復活・JRの再国有化を要求する。

5 以上、決議する。

元国労闘争団を応援する団結まつりしゃべり場参加者一同