

JR北海道の安全問題と労働運動の課題

編集長 川副詔三

2月8日の毎日新聞は、JR北海道による改ざん問題について国交省が刑事告発の方針を固めたとして次のように報道している。少し長いが全文引用する。

レール幅の広がり同日の事故直後に25ミリに改ざん。20日にはレールの左右のずれを49ミリから12ミリに書き換えた。

また、函館保線管理室の社員らは9月25日、翌日に管理室に特別保安監査が入るとの連絡を受け、管内のレールの検査記録を改ざんした。

「JR北海道のレール検査記録改ざん問題で、国土交通省と運輸安全委員会とは、昨年9月の貨物列車脱線事故直後と、同省による特別保安監査前日に行われた改ざんに関与した同社社員について、来週にも鉄道事業法違反と同委員会設置法違反の疑いで北海道警に刑事告発する方針を固めた。同社はこの改ざんに計14人が関与したとしているが、容疑者を特定しないまま告発し、道警に説明をゆだねる。

国交省の特別保安監査によると、昨年9月19日に函館線大沼駅構内で発生した貨物列車脱線事故を巡り、現場を管轄する大沼保線管理室と上部組織の函館保線所の社員らが、6月の記録では39ミリだった現場の

同社の社内調査では全44保線部署の7割に当たる33部署で以前から改ざんが行われていた。国交省や同委員会は、事故直後と監査前日の改ざんは行政当局の調査を意図的に妨害したことが明確で、悪質性が高いと判断、これに絞って告発することにした。法人としての同社も告発する。鉄道事業法は、国の立ち入り検査を妨害した場合は100万円以下の罰金を科すと規定。同委員会設置法の罰金を科すと定めている」

確かに、JR北海道の安全崩壊は深刻であり、意図的に安全基準から

逸脱したことについては厳しく責任が問われねばならない。とにかく多勢の人命にかかわることなのだから。

しかし、昨年10月この問題について、私は長い文章を書き、当誌に掲載したのであるが、そこで述べたとおり、この問題の責任は中曽根首相など、当時政府と国鉄の中枢にあって、国鉄分割民営化を推進した人々こそが負わねばならない。なぜなら国鉄分割民営化こそが鉄道を安全なものから危険なものへと転落させた真の原因だからである。一部の現場担当者だけを罰して、それで責任をとったことになる。政府やJR北海道会社が考えているのだとすると、それこそ無責任の限りだと言わないわけにはいかない。

と同時に単に刑事責任を一部の現場管理者や労働者に対して問うだけでJR北海道の安全は回復できるかと言えば、全く否である。鉄道の安全というものは、多くの人々の人命にかかわる緊急性の高いものなので

あるから、全てに優先して、安全の回復策が実行されねばならない。ところが政府にしてもJR北海道にしても安全の回復策に取りかかる気配はほとんど感じられない。私的な印象に過ぎないが、政府やJR北海道会社には、安全回復能力が欠如していると思う。昨年10月の長い文章でも書いたことだが、それは労働運動にしか実現できない性格のものだと思ふ。

なぜなら、安全は鉄道の安全を実現できる鉄道労働に拠ってしか達成されないからである。国鉄時代、世界で最も正確で安全な鉄道と評価されていたのであるが、それは、保線にせよ、検修にせよ、電気にせよ、全ての労働系統が優秀な技術力を持っていて、安全を確保し得ていたからである。

どんなに数多くの現場担当者を刑事告発し、刑事罰を与えたところで、鉄道の安全を確保できるだけの技術力ある労働者が質的にも量的にも十分に確

保出来ない限り何も変わらない。

国労あるいは国鉄闘争を支援した全ての人々が今あらためてJR北海道の安全確立に立ち上がるべきではないかと私は感じている。

例えば、「北海道鉄道労働者ユニオン」をまだ労働能力が残っている国労OBを中心に組織し、JR北海道会社と労働者供給契約を結び、自分の労働で安全を実現していくなど、取り組みも考えるべき選択肢の一つだと思う。その組織化に国労が全力で取り組むなどと言うのも選択肢の一つだと私は思う。もちろん、安全には金がかかるものである。かつての国鉄闘争支援の全国組織のような形で、「JR北海道を安全な鉄道に！国民会議」や「JR北海道を安全な鉄道に！道民会議」のようなものを組織し、国や自治体に安全実現のための公的資金投入を求める運動も必要になる。それによって、JR北海道会社に「北海道鉄道労働者ユニオン」から供給される労働者の労働条件がJRの正社員と同程度になるようにしておくなどの工夫も必要になる。

そして、ゆくゆくはJR北海道の労働現場で働く労働者のほとんど全

てを「北海道鉄道労働者ユニオン」の組合員で占めるようにしていく方向で運動を進めることも必要になる。ユニオンの内部においてはベテラン労働者を師匠格として、不断に技術力を修練していく場としていくことも必要になる。

鉄道の安全はそれを可能にする鉄道労働によってのみ実現できるのであるから、労働運動を主役にしてこそ実現できるのである。そして、労働運動がその主役の座を確保できるならばその時労働組合は再建されることになる。労働運動の衰退の流れが止まらない状況に歯止めをかけた新しい前進の時代を実現するためには安全の実現運動を重視し、その主役に労働組合が座っていくよう努力することも大事なことでないであろうか。

もはや、危険性が極限状態にあるJR北海道の現状をこれ以上放置することは許されない。国労を中心とする鉄道労働運動が安全実現のための主役として打って出る事が義務的課題として問われているのでは無からうか。今、この時期に立ち上がらざるに、つ立ち上がるのであろうか。決断が求められているのは国労である。

『What was 国鉄闘争』 取扱い書店一覧

札幌	ジュンク堂	岩波	BSC	難波	ジュンク堂
旭川	ジュンク堂	池袋	ジュンク堂	千日前	ジュンク堂
弘前	ジュンク堂	新宿	B1新宿店	天満橋	ジュンク堂
秋田	ジュンク堂	新宿	紀伊国屋	阿倍野	ジュンク堂
盛岡	ジュンク堂	新宿	紀伊国屋南店	西宮	ジュンク堂
仙台	ジュンク堂イビーズ店	渋谷	丸善&ジュンク堂	神戸	ジュンク堂三宮店
郡山	ジュンク堂	吉祥寺	ジュンク堂	神戸	ジュンク堂三宮駅前
新潟	ジュンク堂	横浜	有隣堂東口店	姫路	ジュンク堂姫路駅店
松本	丸善&ジュンク堂	藤沢	ジュンク堂	広島	ジュンク堂
与野	BookDEPOT 書楽	名古屋	ジュンク堂	広島駅前	ジュンク堂
大宮	ジュンク堂	名古屋	ジュンク堂ロフト店	松山	ジュンク堂
松戸	ジュンク堂	京都	アバンティ	福岡	ジュンク堂
八重洲BC	4F仕入	京都	ジュンク堂	福岡紀	福岡本店
丸善	丸の内本店	大阪	ジュンク堂本店	大分	ジュンク堂
神田	書泉グランデ	大阪	ジュンク堂梅田	鹿児島	ジュンク堂天文館店
神田	三省堂	梅田	紀伊国屋	那覇	ジュンク堂