

ノーモア尼崎事故！生命と安全を守るつどい 報告

「JR北海道で今、何が起きているか」

2014. 4. 19 安全問題研究会

1. JR北海道で起きていること

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

2011年 9月 中島尚俊元社長が自殺

2013年 9月 函館本線・大沼駅で貨物列車脱線事故（[資料⑦～⑫](#)及び[⑬～⑯](#)）

車両出火、燃料漏れ、脱線事故も続発（[資料⑳](#)）

2013年11月 減便減速ダイヤに変更（[資料⑰～⑱](#)）、レール検査データ改ざんが発覚

2014年 1月 保線子会社による裏金作りが発覚

坂本真一相談役が自殺

国土交通省がJR北海道に事業改善命令・監督命令（JR会社法に基づく）、安全
運転管理者解任命令

2014年 2月 国交省、JR北海道を北海道警に刑事告発、道警による強制捜査（鉄道事業法違
反、運輸安全委員会設置法違反容疑）

- ・ 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130km/hの高速で走行している路線でも見つかる。また、現場では線路が25mm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（[資料⑩](#)）。
- ・ 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。
- ・ レール検査を行わず、検査記録に適当に数字を作って入れるなどの不正も発覚。

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	13,000人	6,800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
うち保線担当者	780.00	(非公表)	500.00	(非公表)	180.00	520.00
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当たり	2.72	7.66	9.18	5.36	3.01	3.47
社員数(人/km)						

注) 保線担当者数は2013.4.1現在、▲はマイナス。

- ・ 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7,100人。現在はさらに減り6,800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。
- ・ 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。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（資料②～⑥）。

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」。

4. 労働組合の動き

- ・ 国労…2013年11月、札幌で開催された「JR問題を考える学者・弁護士の会」主催のシンポジウムに関係者が参加。国労北海道本部書記長が「安全問題は労使の枠を超えた取り組みが必要。会社に提言を続けたい」と発言。また1991年と1998年に、レール検査データの改ざんが行われていることを団交の際、会社側に指摘したが、会社側は何の対策も取らなかった(資料22)。
- ・ JR北海道労組(JR連合系、少数派組合)…2013年11月、「JR北海道の信頼回復と再生を目指す11.17集会」を札幌市内で開催。「安全が全てに優先される企業風土の確立」「技術継承を重視した人材育成・人事運用」「鉄道を地域の足としてどのように維持していくかという中長期的視点に立脚した経営支援」等を求める8項目からなる「JR北海道再生プラン」を公表(同労組ホームページに掲載中)。旧鉄産労(国鉄分割民営化時の国労脱退組)を母体としており、経営形態の変更に踏み込まない弱点も見られるものの、貴重な現場からの提言。
- ・ 建交労(旧全動労)…2014年1月、「JR北海道の安全と北の鉄路を考える1.22道民のつどい」を札幌市内で開催。三浦隆雄・元全動労中央執行委員長が「北海道だけの問題ではない。本州での運動強化を行う必要がある」と今後の闘いの方向性について提起。旧全動労争議団も多くが参加、国鉄闘争をともに闘った関係者の関係再構築が課題。
- ・ 北鉄労(JR総連系、多数派組合)…会社側と4労組の合同協議会に参加した以外、目立った動きなし。乗務員のアルコール検査に「必要ない」と反対。利用者・市民から「やましいことがないならなぜ反対するのか」と批判。

5. 政府・自民党の動き

- ・ 政府・自民党内に事故を奇貨としたJR総連・北鉄労切り崩しの動き。昨年夏に就任したばかりの野島誠社長を事実上退任させ、「労務対策に手腕を発揮した」島田修・JR北海道元常務を後任に。政府・自民党、北海道議会自民党とも「諸悪の根源は労働組合」「組合さえ潰せば問題は解決」とのムード。組合攻撃のチャンスをうかがう。
- ・ 一方、国鉄分割民営化の失敗を認める発言も。

「中央リニア新幹線建設費の9兆円を自己負担できるほどのカネがあるなら、JR東海がJR北海道を買えばいい」(森喜朗元首相、2013.9.24、札幌市内での講演)

「JR北海道を責めればいいという話ではない。株主としての責任をどこまで果たしたのかを国が問われなければならない」「採算の取れる路線はごくわずか」「国の責任とは何で、国が(費用を)負担すべきゆえんはどこにあり、どういう法律を作らねばいけないか、われわれは答えを出さねばならない」(石破茂自民党幹事長、2013.11.2、札幌市内での講演)

「電化率が悪くて、重いディーゼルカーが古い軌道をぶっ飛ばして走っている。事故が起きない方がおかしい。(JR北海道は)誰が経営しても無理だ」(石破幹事長、2014.1.18、自民党本部で)

- ・ 新自由主義的改革「入口」である国鉄分割民営化～JR体制を、労働者に責任転嫁することで死守したい自民党執行部と、事態を深刻に受け止め、JR民営6社体制の何らかの見直しは不可避と考えるグループとの間で亀裂が生じている（原発と同じ構図）。今が勝負どころ。

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「命よりカネ」社会入口に。
- ・ 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）に移される（上下分離方式による「下」の再公有化）。
- ・ 当面の緊急課題として、外注化をはじめとする合理化は直ちに中止し、運転・施設を問わず、経験豊富な職員の大増員が必要。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。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。
- ・ その後の究極的な課題としては、信楽鉄道事故以来の鉄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鉄道機関の復活・JRの再国有化が必要。その際の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、等が必要。

<参考>事業改善命令と監督命令

	事業改善命令	監督命令
根拠法	鉄道事業法	旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律(JR会社法)
適用事業者	日本国内のすべての鉄道事業者	JR北海道、四国、九州、貨物
どのような場合に出されるか	鉄道事業者の事業について輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき	JR会社法を施行するため特に必要があると認めるとき(事実上制限なし)
罰則の対象	事業改善命令(輸送の安全に関してされたものに限る)に違反した者	違反行為をした会社の取締役、執行役、会計参与若しくはその職務を行うべき社員又は監査役
罰則の内容	100万円以下の罰金(刑罰)	100万円以下の過料(行政処分)

- 事業改善命令は、鉄道の安全、利便性に関わる事項に対してしか出せないのに対し、監督命令はJR三島会社、貨物の事業に関し制限なく出すことができる（「企業体質」のような漠然としたものに対しても是正措置を取れる）。
- 罰則の適用対象を、事業改善命令では現場含めた鉄道会社の全労働者としているのに対し、監督命令では経営者、役員に限定している（監督命令は経営者の責任を問うもの）。
- 罰則が、事業改善命令では罰金（刑罰）であるのに対し、監督命令では過料（行政処分）である（行政処分は犯罪歴とならないため、発動へのハードルが低い）。