

JR北海道 重大事故おそれ2件隠蔽

保線作業員と列車が接触のおそれ



JR北海道で昨年、重大事故の恐れがある事案が2件発生していました。それにもかかわらず、どちらも隠されていたのです。

列車接近中に保線作業

昨年11月9日、札幌方面に向かっていった貨物列車が砂川駅のホームを通過する際、運転士が約400メートル先の線路上に保線作業員3人を発見しました。運転士が警笛を鳴らしたことで列車の接近に気が付き、3人は待避できました。しかし、実際に非常ブレーキをかけた列車が停止したのは、3人がいた場所を100メートルほど過ぎて停止した場所でした。

さらに昨年8月には、函館線の岩見沢駅と峰延駅の間での保線工事で、線路閉鎖が解除された状態で作業が行われていました。

どちらも走行中の列車と保線作業員が衝突し、事故につながってもおかしくない重大事態です。

続く安全崩壊と隠ぺい

深刻な安全の崩壊が繰り返されています。しかも、輪軸組み立における不正が全国的に問題になっているさなかに関わらず、会社によって重大事態が隠蔽されていたのです。

JR各社は金儲けと株主利益を何より優先し、公共交通機関を民営化した矛盾を労働者に押し付けてきました。

その中で、北海道では若年退職が19年からすでに1千人を超えています。四国では運転士不足でダイヤを維持できず、「乗務員不足」を理由に列車削減を繰り返しています。

深刻な安全問題が続いているのは、JR東日本も同じです。若年退職も急増しています。

それは職名廃止や業務融合化・統括センター化、ジョブローテーションなど、鉄道を徹底的に軽視し、安全を切り捨てる施策の結果です。「いつ強制配転されるのか」「次は何をやられるのか」という職場にしているのは誰なのかという話です。あらためて、職場からの声と闘う労働組合が必要です。