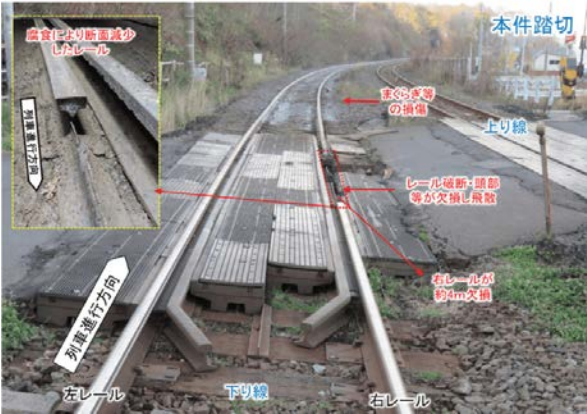


組織、人事・賃金制度改悪一乗務手当廃止反対！ 強制配転するな！ 融合化、ワンマン化反対！ ローカル線切り捨てやめろ！

JR北 25年度 自己都合退職221人

分割・民営化の破たんと安全崩壊

24年11月脱線事故発生時の踏切の状況



2026年5月11日「鉄道事故調査報告書【概要版】」（運輸安全委員会）より

踏切の現場ではレール側面が敷板で覆われており、超音波を出すレール探傷車による検査と超音波探傷器による再検査（細密検査）が行われていました。2020年以降はどちらの検査も年1回行われ、異常の兆候（エコーの途切れ）は毎年確認されていましたが、目視できる範囲ではレールに傷がなく敷板を外しでの確認は

5月11日、運輸安全委員会が24年11月に函館線で発生した列車脱線事故についての事故調査報告書を発表しました。レール腹部・底部が激しく腐食した状態で列車が踏切を通過し、その際にレールが破断・欠損したことによる脱線でした。報告書では、腐食が激しく進んだことの原因を、近隣の漁港関係の貨物自動車が通過する時に積荷から海水が繰り返しレールに落ちていたことであるとされています。

検査しながら見落とされた異常

行われませんでした。2020年以降はどちらの検査も年1回行われ、異常の兆候（エコーの途切れ）は毎年確認されていましたが、目視できる範囲ではレールに傷がなく敷板を外しでの確認は

行われませんでした。JR北海道は再発防止策として、異常の兆候があった場合には必ず敷板を外して腐食状況を確認するよう検査方法を改めたとしています。

退職者の激増と技術力の崩壊

ここに現れているのは、保線部門の技術力の崩壊です。現場からは、「経験の長い保線作業員であれば、探傷器の検査で異常に気づけた可能性が高い」「海沿いの地理的条件から腐食が進みやすいと予測できれば、わずかな兆候でも敷板を外す判断ができた」（26年5月29日北海道新聞より）と声があがっています。

JR北では自己都合退職者が増え続けています。22年度以降は200人以上が続き、25年度は221人。とりわけ保線を含む工務・電気関係では93人と4割以上を占めています。この中で鉄道部門の技術力と安全が崩壊しています。

民営化の中で、利益とコスト削減を優先し、地域の列車や安全を切り捨て、労働条件を破壊してきた結果です。

JR東日本でも外注化や融合化、乗務手当廃止、組織再編攻撃の中で、退職者が相次いでいます。鉄道とそこで働く仲間をないがしろにする施策は、鉄道業務と安全の崩壊をもたらします。

職場に必要なのは闘う労働組合です。動労千葉とともに、職場から声をあげよう。