

# 投光器 学習版

国労東海貨物協議会  
2013年9月25日 No.42  
発行責任者 鈴木 和巳

## またも北海道で脱線！

### 異常気象に台風、今回の脱線で貨物会社に大きな痛手！

先日の台風により、東北地区において道床流出で数日間に亘り北海道行きの列車が止まり、開通したと思いきや今回の脱線事故でまた不通となってしまいました。これにより我社も大きな減収を余儀なくされています。



発送をする前の荷物は代替輸送の対策などが取れますが、輸送途中の荷物をどうするかが貨物会社にとっても悩みの種となり、通運各社も納期の延長を荷主に求めることで大忙しの状況です。この異常時対策をしっかりとやらないと「災害に弱いJR貨物」とレッテルを貼られかねません。指令や営業をはじめ、乗務員・駅なども異常時の作業に振り回されながら頑張っていますが、減収を盾に更なる人件費削減では仕事に対するモチベーションは上がりませんよね？安全実行計画でも「モチベーションの向上」について触れていますが、労働者にとってモチベーションを上げる第一は実収入の増加だと思いませんか？

#### 貨物会社は大丈夫？

今回、JR北海道では当初9箇所とされていたレール異常放置箇所を97箇所と訂正し、発表及び謝罪を行っています。報道では既に全ての箇所を修繕済みとなっていますが、数日で出来ることを何故今まで行ってこなかったのか大きな問題です。



国鉄時代、綱領の1番目は「安全は輸送業務最大の使命である」と記されていました。分割・民営化で各社の綱領は若干変わっていると思われませんが、いずれにせよ各社とも安全の重要性は貫かれているはずですが、しかし、分割・民営化により会社間の体力差が顕著となっていることから、安全にかかる資金が会社経営に大きく影を落としていることも事実です。

我が東海支社でも、ここ数年の間に静岡地区で入換中の脱線事故が発生しています。保全社員からは「直したくても予算が付かない」という声も聞かれます。交渉で追及しても「予算の関係から、許容範囲を超えない中で悪い所から順次修繕を行いたい」との回答。でも、これっておかしくありませんか？

吉原駅の脱線事故では点検業者からのデータ送信にミスがあったとか、富士駅の脱線事故では問題箇所は次に修繕される予定だったとか、様々な言い訳が聞こえましたが、事故が起きた事実から考えると許容範囲でも事故は起きるということです。許容範囲を超えないではなく、基準を超えたなら直ぐに修繕することが事前保守の役目だと言えます。何かが起きないとかなかなか動かない貨物会社の姿勢はJR北海道と同じ臭いがしませんか？



こんな時こそ労働組合の姿勢が注目されます。安全に対し真摯に向き合い、会社への忠告や提言等を行うと同時に自らも安全を守る姿勢を示すことこそ重要です。

この投光器学習版は国労東海本部のホームページにも掲載されています。

国労東海本部のURLは <http://www.kokurotokai.com> です！