

投光器 学習版

国労東海貨物協議会
2013年10月10日 No.43
発行責任者 鈴木 和巳

やっぱり原因は分割・民営化？

JR会社の体力差や組合体質は国によって作られた？

前号でも取り上げましたが、9月19日に発生したJR北海道における貨物列車脱線事故に関して多くのマスコミが注目し、ニュースや報道特集など様々な番組で取り上げられてきました。JR各社の状況や体力論など言われていましたが、学者やコメントーターの意見で共通していたのは「問題の根本的解決には分割・民営化まで遡らざるを得ない」ということが多かったと思いませんか？



確かに軌道保守一つをとっても、軌道検測車を定期的に走らせている本州3社と、副本線や入換線などをレールマスターと呼ばれる検測器で数値を取っている三島・貨物会社とでは軌道の安全に関して大きな開きがあります。軌道検測車ではレールに加重を掛けた動的検査が可能ですが、レールマスターではレールに加重が掛からない静的検査しか出来ません。列車や車両を運転するには必ずレールに多くの加重が掛かり、レールマスターで数値を取っているとはいえ決して安全とは言えません。軌道保守はあくまで一例であり、その他色々な部分においても既に株式上場した本州3社と三島・貨物会社には大きな違いがあり、それは収益の違いが安全に掛けられる費用の違いとなって表れています。

「分割・民営化」の負の遺産

では、何故こんなに大きな格差が出る「分割・民営化」が行われたと思いませんか？

国鉄末期には職員の多さや働き度の低さ、そして赤字という宣伝が行われ、国鉄＝悪と言うイメージを植え付け、民営化すれば効率化や収益性が上がるというバラ色の未来など、マスコミを巻き込んだ形で国民に伝えられました。また一方で「分割・民営化」には闘う労働組合潰しという大きな目的がありました。当時から国労は公共交通を守るために様々な問題点を指摘し、「分割・民営化」に反対して闘いを続けてきましたが、最終的には時の政府により強行され、一夜にして国鉄からJR各社へと移行されました。



このように「分割・民営化」は国民の財産である国鉄用地等の資産を民間に移譲し、闘う労働組合を無くし、会社に物を言う労働者を無くして営利第一の企業を作ることが目的でした。JR発足後、各社の社員数は大幅に削られ、安全に対する備えは十分とは言えない状況です。



今回の脱線事故でも学者からは労働組合の体質なども指摘されています。組織の最大を有する労使協調組合が会社経営の在り方に苦言を呈すことも出来ず、会社施策の監視をせずにきた状況が安全に対する意識の欠如に繋がっていることが想定されます。

「人のふり見て我がふり直せ」と言いますが是非会社も参考にして欲しいですね。

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！