

「いつかこんなことになるのではないか
と思っていた」。JR北海道で相次ぐトラ
ブルに、元国鉄マンだった七十代の男性が
漏らした。

男性はJRの列車に乗るたびに線路を注
意深く見ていた。線路には生い茂る雑草、
腐食する枕木……。素人では分からないが、
元プロから見れば、線路の管理が旧国鉄時
代と比べて、ずさんだったのは明らかだっ
たという。

「レール幅が異常なら、脱線の危険があ
るのは保線現場の人間なら、だれでも分か
る。すぐに直すのが当たり前。こんなこと
は国鉄時代なら考えられない」。発覚した
レール異常に驚き、そしてつぶやいた。「国
鉄分割民営化の結果ではないのか」

◇ ◇

JR北海道のトラブルが止まらない。
二〇一一年に石勝線で特急の脱線炎上事故
を起こし、安全管理体制を見直したはず
だったが、今年七月以降、特急北斗一四号
のエンジンから出火、貨物列車の脱線、レ
ール幅が許容値を超えて広がっているがら放
置、レールの検査記録の改ざん、などの問
題が次々と明るみに出た。

多くの人々が指摘するのは、国鉄分割民
営化の影響だ。一九八七年のJR移行時、
所属労組による採用差別があった。「余剰
人員」として、能力よりも、会社に忠実か
どうかで判断されたといひ、会社に物を言

JRの次は……

う多くの優秀な技術者が首を切られた。

JR移行後も採用を抑えたため、社員構
成はいびつになり、五十代約四割、四十代
約一割、三十代約二割、二十代約三割と世
代間のでこぼこが著しくなった。さらに、
JR北海道は広い大地に鉄路があり、利用
者も少なく、経営状況はJR各社の中で最
も厳しい。十分な予算もなかった。

現場からは、予算不足で、線路の補修が
十分にできない実態を訴える声が上がって
いた。だが、JR北海道の野島誠社長は当
初、「原因究明への執着心が足りなかった」
と現場の意識の低さが事故原因につながっ
たような発言をしていた。予算不足につい
ても「足りている」「適正」などと強弁し、
ようやく現場の声を認めたのは十月上旬の
記者会見だった。

JR札幌駅前にそびえるJRタワービ
ル。分割民営化、JR移行の「成功」の象
徴とされる壮観な姿とは裏腹に、肝心の鉄
路の安全は根元から腐食していたのだ。

◇ ◇

国鉄分割民営化は、当時の中曽根康弘首
相が推し進めた「戦後政治の総決算」の主
要政策の一つだった。中曽根氏は労働の「改
革」にも力を注いだ。行財政改革として、
国鉄や電電公社の民営化などを次々と実施
した。その過程で労働組合の力は低下した。
その後は、働く人々の権利が奪われ、労働
環境は悪化の一途をたどることになる。

労働者派遣法も、中曽根政権時代の一九
八六年に施行された。当初は派遣労働者
を制限することが目的とされ、対象業務
は一三業種に限定されていたが、次々
と拡大。厚生労働省によると、非正規
職員は一九八五年に六五五万人、全体の
一六・四%だった。その後、増加し続け、
二〇一二年は一八一三万人、三五・二%に
まで達した。「ワーキングプア」、「ブラッ
ク企業」のきつかけとなる「バンドラの箱」
を開けたのは中曽根政権だった。

JR北海道での相次ぐトラブルは、JR
各社の中で最も弱い部分に現れた事象だ。
JR他社でも同じような問題を抱えてお
り、さらには、どの企業、団体、自治体にも
多かれ少なかれ共通する問題でもあろう。

リストラの名の下に進められた合理化。
徹底したコストカット。別会社政策。JR
北海道の問題は決して他人事ではない。あ
る製造企業では、製品の最終チェック部門
の人員が削られ、全ての商品のチェックが
できない状態だという。

現場の人々は職場で迫りくる危機を感じ
ている。だが、役員、幹部は目の前の数字
に追われ、トラブルがなければ、その危機
を感じることはできないのだろうか。ホテ
ル、レストランで相次ぐ食材偽装も同根だ。
表面的な「成功」の陰では、危機は刻々
と進行している。次に問題が発覚するのは、
あなたの組織かもしれない。 〈洋〉