



どのような背景で事故が起ったのか
全く踏み込まれない

二〇〇五年十二月二十五日、羽越本線砂越〜北余目間において『いなほ14号』脱線・転覆事故から三年を迎えます。

改めて亡くなられた方々のご冥福をお祈り申し上げます。

国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の報告では極端に技術論に傾斜した脱線原因の分析ばかりで、犠牲者遺族・関係者が最も知りたかった事実『どのような背景で事故が起きたのか』



には全く踏み込まれないまま終わりました。天災だった、仕方なかった。報告書はそんなふう結論づけています。

「いなほ」事故原因は天災だった？

羽越本線

局地的な突風が原因

事故の原因は『局地的な突風であり、当時としては予測困難』だったと報告書は弁解していますが、事故直前の二年半だけでも九十

八回の運転規制がかかっている事実から、JR東日本は容易にその危険性を認識できたはずだ。

報告書はまた、列車が制限時速(120km/h)を下回る速度(100km/h)で走っていたのだから運転取扱上も問題ないと報告しています。しかし120km/hを100km/hに減速しても、運動エネルギーの減少率は32%に過ぎないのであり、強風の中で転覆の危険性を減らすのには全く不十分です。

人と物を安全・確実に輸送する

私たち国鉄労働組合は、事故から三年目にあたり、このような悲惨な事故を二度と繰り返してはならないと固く決意しています。

私たちの基本的な考え方は、交通運輸事業の使命は『人と物を安全・確実に輸送する』ことであり、当然ながら『安全はすべてに優先する』という立場です。事故が発生してから『運が悪かった、仕方なかった』では済まされたいことでは『機械やシステムは注意を喚起せず、劣化が進行する』『事故は本社ではなく現場で発生している』『国の安全基準は緩和でなく、強化すべき』という視点で、輸送の安全を守るためにゆとりある労働環境をめざして『安全総点検運動』を取り組んでいきます。

私たちは、安心して乗れる、利用しやすい鉄道をめざしています。皆さんのご意見・ご要望をお寄せください。



『一人も路頭に迷わせない』『組合所属による差別はしない』

これがJR発足を前にした国会での約束でした。しかし、この約束が踏みにじられ、組合所属によるJR採用差別が強行されたのです。

悲惨な状況

今の日本は、働いてまとも暮らせない『ワーキングプア』や『偽装請負』など、労働者は悲惨な状況におかれています。

さらに金融危機による景気後退を理由に『期間工切り』『派遣切り』が国民生活に脅かしています。

なぜ、このような国になったのでしょうか？

規制緩和と 民営化

原因は、『民営化と規制緩和』を旗印にすべてを市場任せにする新自由主義政策にあります。

『官から民』へ旗振り役となった『国鉄解体』こそがその出発点だったので。そして国鉄分割・民営化することで国労や全動労など抵抗する組合つぶしを狙ったことを、後に中曽根首相は吐露しています。『国家の不当労働行為』『不法行為』と言われる所以です。

JR採用差別事件 闘い続けて21年 一日も早い解決を！政府は決断せよ！



首切りは許さない

私たちは、一〇四七名の被解雇者とともに『首切りは許さない』と二十一年間闘い続けています。被解雇者のうち、すでに五十一名が他界し、高齢化しています。

人道的にも早期解決を求める自治体決議は、全国で七七〇を超えています。今年の七月、東京高裁南裁判長が話し合いによる解決を提案し、当時の冬柴国土交通大臣も『解決に努力』すると表明していますが、未だに解決に至っていません。一日も早く解決させるため皆様のご支援、ご協力をお願いします。



**国鉄労働組合
新潟地方本部**

○電話
025 - 244 - 1284

○FAX
025 - 244 - 1347