

人が住めない場所に鉄道は通せない 常磐線全線開通に反対します

私たちはJRで働く鉄道員の労組である国鉄水戸動力車労働組合(動力水戸)です。2011年東日本大震災と原発事故以降、私たちの職場である常磐線は放射能に汚染されました。私たちは労働組合として労働者・乗客の命と安全を守る立場から、被曝の危険性のある作業を会社が強制することに反対し、ストライキで闘ってきました。

福島第一原発事故は 全く収束していない

今年3月、安倍首相は福島県を訪れ「2020年の常磐線全線開通」を宣言しました。常磐線が全線開通されれば、高線量地帯のど真ん中を列車が走るようになります。乗務員はもちろんのこと、帰還困難区域に勤務する鉄道労働者には、これまでとは比較にならない被曝が強制されます。また、復旧作業に携わる社員や下請け企業の労働者は、福島第一原発や除染の現場で働く労働者と同じレベルの被曝にさらされています。

常磐線を走る列車は、茨城県ひたちなか市にある勝田車両センターで検査修繕を行います。これまでも放射能で汚染された列車を扱う業務について、私たちは問題視してきました。これが全線開通となれば、これまでと比にならない

線量が付着した列車が職場に持ち込まれることとなります。断じて容認できません。

「搬送まで最大4時間」 常磐道・大熊町の事故

鉄道に先行して全線が開通した常磐自動車道では、相次ぐ重大事故が危険性を浮き彫りにしています。5月7日にも母子2名が亡くなる痛ましい事故が起きました。

常磐自動車道いわき中央IC(名取IC(宮城県)は片側1車線の対面通行となっています。追い越し区間での追い越しや反対車線へのはみ出しによる事故が頻発することが以前から問題となってきました。震災後の開通区間では「ならばPA」から「南相馬鹿島SA」までは実に50mも離れています(標準的な間隔は15m程度)。緊急対応の拠点となりえません。

5月7日の事故では、とり



事故現場で搬送を待つ人たち(5月7日・大熊町・常磐自動車道)

わけ救急搬送先が確保できていないことが問題となりました。原発事故前に双葉郡内に4か所あった救急病院は全て閉鎖となっています。今回の事故では高線量地帯の中で最大2時間の待機、その後の病院到着まで最大で4時間かかったケースもありました。亡くなった少女は70m離れた福島市まで移送されました。

鉄道旅客は乗用車やバスをはるかに上回る数の乗客の命と安全を預かる仕事です。緊急時の安全確保が不可能な運行再開は断じて認められません。

住民帰還を強制する 鉄道再開を止めよう！

さらに、政府や自治体、そしてJRが進める「復旧・復興」や「住民帰還」の動きは、住民の思いや意向を全く無視しているのではないのでしょうか。鉄道再開で「避難先での生活再建をあきらめる。線量の高い地域に帰れ」という圧力がさらに高まることは目に見えています。家族や地域をバラバラにしつつ、原発事故はなかったことにしようとする国の政策、そのために鉄道が利用されることは、鉄道で働く者として私たちは絶対に認めることはできません。

労働者・乗客の命と健康を守るため、妥協なく闘うことは私たち労働組合の社会的使命です。私たちの闘いへの「支持」・「支援」を訴えます。