日刊 動労千葉

87.11.12

No. 2701

国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五～六・（公衆）〇四七二（22）七二〇七

国鉄「分割・民営化」反対！三里塚二期工事阻止！

労働者は闘わなければ生きられない

運転保安確立へ（シリーズ4）

われわれは、事故、運転保安の問題の本質が、自らが闘うことを通してしか、自らの生命も生活も守れない、という労働運動の原則の中にあることを、あらためて自覚しなければなりません。

前が見えなくても走らせろ

十月二八日、房総一帯に濃霧が発生しました。

「電柱一本分くらいしか見通しが利かない」中で懸命に運転している乗務員に対し、列車無線による「問い合せ」がひんぱんに行われました。

この無線による列車指令からの「問い合せ」を、多くの乗務員は「もっと速度を上げろという圧力」と受けとめました。

そして、「ふだんならこのような場合、時速四五Kmくらいになるとノッチオフにするけど、今日は、六〇～六五Kmくらいまで速度を上げてしまった」と多くの乗務員が述べています。

乗務員詰所での会話

また、ある乗務員詰所では、次のような乗務員どうしの会話もありました。

「目の前がまっ白で、何も見えないのに、六五Kmも出すなんて、自殺行為だと思った」

「時速四五Kmならダンプと衝突しても死ないけど、六五Kmならほぼ死ぬか大ケガだな」

「平野君が死んだ時、自分で納得できない速度は出さない。少し位賃金を下げられても、死んでしまったら元も子もない、と思ったけど、今日はダメだった」

「女房や子供に対しても、お客に対しても無責任だったな」

「でも、何もなかったからいいじゃないか」

「それだけでいいのかな」

「もし、ダンプと衝突するような事故があったら、お客でも死んだら、六五Kmで走ったことがツミになるのかな」

「列車指令は、何キロで走れとは言わなかったな」

「それは、そうだ。今の管理者はどんな下っ端でも責任だけはとらない知恵を働かせるからな」

「管理者だって、つまらない責任とらされて出向にやられたくないもんな」

「そうすると、やっぱり、やられるのは乗務員だけか」

「当然だよ。三河島事故の時だって『赤信号でも走れ』と指導・強制した者は刑事罰は受けていないよ。事故現場を懸命に走りまわった機関士や車掌や駅員の責任だけが追及されたんだ」

「それがわかっていても、六五Kmも出しちゃうんだよな」

「4・1体制」が労働者を殺す

われわれは、以上の会話の中に、多くの現実と教訓が含まれていることを見なければなりません。

①職制は上から下まで誰も責任をとらない、

②それがわかっていても、生命の危険を感じていても、圧力に負けて速度を上げてしまう、

という現実の中で、われわれは、

①なぜ、圧力がかかってくるのか、

②なぜ、不当な圧力に屈してしまうのか、

という「4・1体制」の労働者殺しの現実を労働者としての視点から、見詰めなければなりません。

何よりも自分自身との闘い

第一に、自らの「出世」のために、精神主義・神風主義を押しつける職制に対する闘い、

第二に、自らのセクト的利益のみを追求し、運転保安問題をも利用し、あるいは放置し労働者に死を強制する労働組合に対する闘い、

第三に、何よりも「圧力」に屈しそうになる自分自身との闘い、

情勢はわれわれに、極めて厳しい闘いを要求しています。

かって、われわれが、「死か牢獄か」をかけて運転保安確立を闘った時と同じように、否、それ以上に、「4・1体制」下の状況が、労働者は闘わなければ生きられないことを示しているのです。

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！