

うわべだけの「安全」運動

チャレンジ
セフティー

日刊
動労千葉

1988.11.21
No. 2928

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五・六（公衆）〇四七二（二二）七二〇七

関いなくして安全なし！ 当局の責任転嫁を許すな

「非常事態宣言」 俊

も事故は多発

日刊動労千葉前号（No.2927）でも明らかにしたように、利益をすべてに優先させるという新会社経営方針のもと、安全が完全に無視され、有形・無形の事故・大事故が多発している。JR東日本では、多発する死傷事故のため、あわてて今年度に入るや「非常事態宣言」を発表するまでに危機的状況に陥いつている。「非常事態宣言」とは言っても口先だけのシロモノであり、「宣言」以降も事故が多発している。

こうした中、九月に入ると、JR東日本はまたぞろ「『守る』から『チャレンジする』安全へ」と銘うったチャレンジ・セフティーなる運動を始めた。JR東日本安全対策部長・菊田某はJRガゼット八八年九月号の中で次のように言っている。「従来ともすれば、発生した事故の内容、原因の調査に重点を置き、表面的な事象の面に沿って対策をたてるという……このような姿勢からは、発生した事故のみかけにとらわれるあまり、再発防止のためその本質となる要因に対する的確な対策を見失いがちである。……根本的な安全性の向上につなげていく……体力をつけていかなければならない」と。さらに菊田は言う。「……これらは大事には至らなかったものの、『大きな事故』となる『芽』が内包された事故であった。このような事故は、まさに『芽』のうちに摘み取らねばならないものである」「一人ひとりがプロとしての目で……」

うわべだけの安全対策

重点的に取り組む当面の課題として、という所においては「保守用車の大型化に伴い、路線の保守作業に係わる事故も今後大きな事故の原因となりうることから、これらが重点的に取り組むべきテーマであろう」としている。菊田の「危惧」は当たった。十一月十二日発生した甲府での保線作業員四名の死亡（虐殺）は起こるべくして起こった

ことを、彼はすでに三ヶ月も前から予感していたのである。

チャレンジ・セフティー運動とは「事故調査についてはうわべだけで意味がない、だからやるべきではない」「事故は本人の不注意が原因であり、一人ひとりがプロ意識を身につけると起こらない」したがって事故を起せば責任は「プロ意識欠如」の当事者にあるとしているのである。まったくふざけた話であり、責任転嫁もはなはだしい。

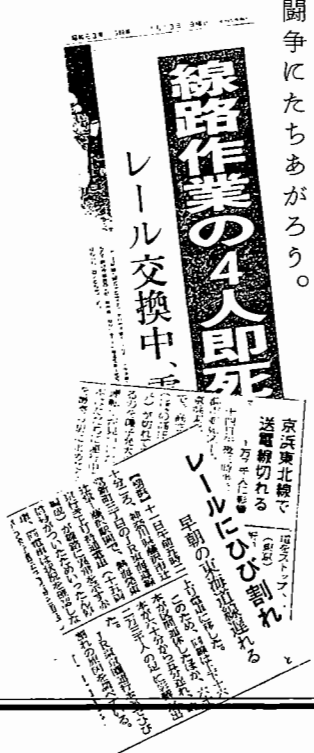
口先だけで「事故は、まさに『芽』のうちに」と言いながら、十二月ダイ改合理化をめぐる団交の中においては、組合側が「プロの目から見て」限定免許は安全面からやるべきではない、大事故につながる指摘したにもかかわらず、強行するかまえている。

また「体力をつけて」と言いながら、非番・公休に小集団活動・無料奉仕活動に引きづり回され「いつゆつくりと休養できるのだ」という声が鉄道労連の中からも悲鳴として聞えているではないか。

人員配置でふせげた事故

上越線の脱線・衝突事故といい、甲府の保線作業員四名の死亡（虐殺）事故といい、人員配置がちゃんととられていれば起こらなかった事故であり、合理化を無理矢理に推進してきたJRの起こした人災として見なくてはならない。

一企業一組合路線のもと動労千葉だから、国労だからという理由でベテランの運転士・検査係を本務からはずし、かわりに未経験者を代替として送りこんでくる新会社に安全を語る資格などありはしない。あるのは不当労働行為と「命令・服従」ということだけである。闘わなくては殺されてしまふ、闘いなくして安全はない。運転保安・反合闘争にたちあがろう。



全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ！