

月刊 千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

91.5.20 No. 3396

運転保安闘争にたちあがるう!

事故の真の原因は、
分割・民営化にある

五月一四日発生した第三セクター会社・信楽高原鉄道における列車の正面衝突事故は、死者四二名、重軽傷者四〇〇名をこえる近年まれにみる大惨事となりました。信楽高原鉄道は、分割・民営化以降JR西日本から第三セクター会社へと切り捨てられ、第三セクター会社の例にもれず国鉄OBを中心に、極限以上の要員削減と大合理化のなかで運行されてきました。そして一旦事故が発生するや、当局は「人為的ミス」説をふりまき、運転士をはじめとした現場の労働者に一切の責任を転嫁しようとしています。

だがこうした分割・民営化を容認・前提とした「人為的ミス」当該労働者の責任「説を絶対に認める訳にはいきません。労働者は自らの生命を危うくする事故を起こそうと思つて起こすものは誰一人としていません。事故は常に「考えられない」ことの結果として起こるものです。労働者が「おかしい、あぶない」と感じていながら、それを口に出すあるいは危険を回避することをためらうような状態に労働者がおかれている時、事故は発生するのだと言えます。

分割・民営化が強行される過程から今日まで、「東中野事故」をはじめとして残念ながら多くの事故が発生するなかで、常に「当該の労働者の責任」で片付けられ、逆にJR当局の責任があいまいにされてきたことが、ついに大惨事となったことに痛苦の念を感じざるを得ません。まさに「自らの命は自らの闘いで守る」決意を、あらためて確認しなければなりません。

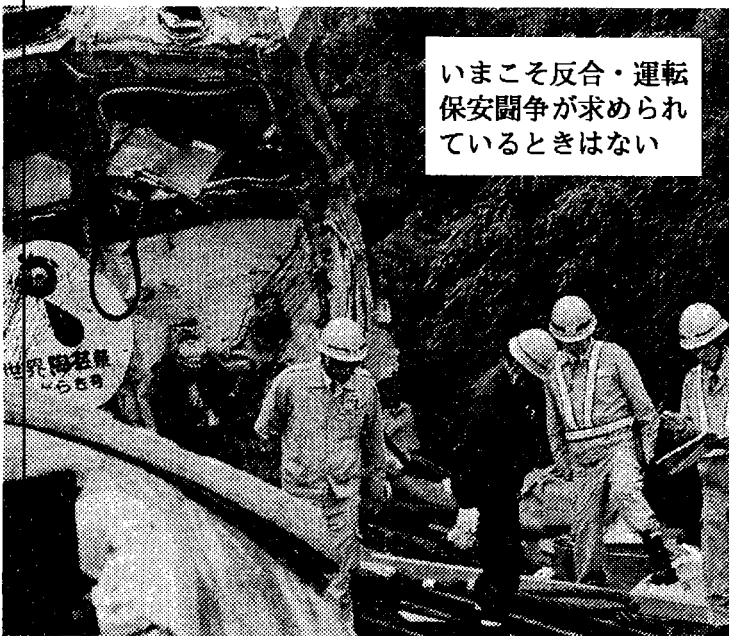
反合・運転保安闘争に
全力で決起しよう

労働千葉は、昨年十月の第十七回定期大会で、「反合・運転保安闘争の強化は急務である」ことを確認し、「九一・三ダイ改」阻止闘争を二波のストライキを含む闘いとして全力で闘いぬいてきました。さらに五月一日の第八回支部代表者会議であらためて反合・運転保安闘争に全組合員あげて取り組むことを確認しました(『日刊労働千葉』第三三八九号・五月二日付参照)。

この新たな反合・運転保安闘争への取り組みとは、われわれが二波のストライキを配置してまで異議申し立てを行った「九一・三ダイ改」をJR当局が一方的に強行するなかで、「今日の運転保安の状況は、東中野事故直前より数段悪化している」との認識のもとに、この状態をこれ以上放置することは労働組合としての存在そのものが問われるからでもあります。

かつて国鉄の時には、まがりなりにも絶対的な基準でもあった「安全」が、JRに移行するなかで、採算性や合理化とてんびんにかけられるようになり、日々軽視されるようになっていくことを、これ以上許すことはできません。

いまこそ反合・運転
保安闘争が求めら
れているときはない



いまこそ職場から
本格的たたかいを

特にJR東日本当局は、「発想の転換」(国鉄でない)JRにふさわしい改革「速達性の徹底的追求」等と称しながら、新形式車両の投入や保安設備の新形式化等を極めて早いテンポで推進するとともに、重要な取扱いの変更を、関係規程の改訂や十分な教育・訓練もしないまま強行しています。

また十分な安全性の検証や、時間をかけて生産点の労働者の教育をするという発想のないまま、強行される安全無視の施策の矛盾は、事故による生命の危険をはじめ、全責任を背負わされての刑事罰、社内処分などの追及など、全てが現場の労働者に負担がきています。

「ダイ改」のたびに劣悪化する労働条件と昇進、昇格、出向・配転、事故処分はまだ組合差別を強行する強権的労務支配によって、ものを言うこともできない暗い職場のなかで、過労死、突然死の多発をはじめ、運転保安は著しく阻害され、列車の危険度は高まっているのが現状です。

こうして職場の深部には、このような安全無視の現実に対する解放されない怒りがうっ積しているといえます。

われわれの一昨年十二・五から「九一・三ダイ改」阻止の二波のストは、こうした否定的現状を打ち破るものとして闘われてきましたが、まだまだ決定的に不十分であります。その上、今後「抜本的」合理化と、高齢者の出向(首きり)を強行する動向にあるとき、これからの反合・運転保安闘争は決定的に重要なのです。

職場で開始された実態・問題点調査をはじめとして、これから秋にかけて全力で反合・運転保安闘争にたちあがるう。

五月二二三日 十八時()
車両技術分科会常任委員