



月刊 千葉労働

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号 (動力車会館)

電話 (鉄電) 千葉 2935・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

97. 7. 16 No. 4722

大月駅事故の本質③ 責任はJRにある

前回は、(1)一年十ヵ月ぶりの入換作業であったことに關して、JRの指導責任・安全を顧みない業務運営の現実、(2)土職の促成栽培による事故多発の実態について触れたが、今回はさらにその背後に潜む労務政策Ⅱ-JR東労組との結託体制が孕む問題点について明らかにしたい。

背後に労務政策

●ベテラン運転士が!

(3) 前回触れた、土職の促成栽培と「平成採」運転士の事故多発という事態の最大の問題点は、なぜJR東日本は、事態の深刻さを百も承知の上で、このようなことを頑なに続けているのかということにある。

実際、こんなにも拙速な方法で土職を養成しなければならぬ理由など何ひとつない。

即席で運転士を次々と作りあげる一方では、動労千葉や国労に所属する多くのベテランの運転士が、土職を外されて強制配転されたまま「塩漬け」状態に置かれていた。また多数の者が、国鉄時代に運転士試験に合格し資格を取得していたが、十数年間も発令されないという不当

な差別を受けているのだ。つまり、ベテラン運転士を本務に戻せば、「平成採用者」はその分いくらでも時間をかけて十分に教育することができるのである。

しかし、どんな重大事故が起きようとも、「安全よりも労務政策Ⅱ動労千葉や国労潰しを優先する」というのが、現在のJR東日本と東労組が一致しておし進めている政策であることは、否定しようのない現実だ。

その意味でも、「大月駅事故の責任はJRとJR東労組の結託体制にある」と言っても過言ではない。

●労務政策の帰結!

そもそも、動労千葉や国労の組合員を運転士から徹底して排除し、JR東労組に置き換えていくという方針は、国鉄分割・民営化攻撃が始まって以来十数年間の最も中軸をなす労務政策であった。

例えば、国労の実態調査によれば、分割・民営化に際して、国労東京の運転士の四八・五%が職場を追われている。これは、狙い打ちされた組合役員の配転率よりも高い比率であった。その後には収まったのは殆ど旧動労

である。動労千葉に対しては、延べ二万km以上に及ぶ運転行路の業務移管攻撃が仕掛けられ、無理やりに「過員」を生みだして、強制配転が行われた。

このような異常な労務支配が、今日まで十数年間にわたって一切に優先されているのだ。ちなみに、当該運転士が所属していた三鷹電車区でも組合差別が行われ、予備勤務17名のうち14名が国労のベテラン運転士だった。国労に所属しているというだけで「万年予備」という状態に置かれ続けているのである。

●一切の判断基準は?

そればかりではない。① 運転士見習いの訓練を担当する指導者の指定、② 運転士全体の指導にあたる指導員の指定、③ 就業規則上では指導・計画・調整・運用業務等を担当する主任運転士への登用、④ 列車の運行管理にあたる指令員への登用等が、全て、業務の遂行や安全を確保する上で適任かどうかという判断ではなく、JR東労組であるかどうかということによって一切の判断の基準にされてしまっているという恐るべき現実が全職場を覆っている。

例えば、千葉支社管内では、76名のECの運転士が指導操縦者(運転士の約13%)に指定されているが、このなかに動労千葉・国労の組合員は一人もいない。ちなみに、動労千葉と国労の運転士数は管内の過半数を超えており、しかもベテランの運転士では、動労千葉・国労所属の者が圧倒的な多数を占める。

また、JR発足以降の千葉支社での主任運転士への登用者の内の76%がJR総連であり、鉄産労を含めると実に96%を「労使共同宣言組合」が占めている。このわずかな例だけを見ても、安全とか運転士として必要な技術力の養成がそこのけにされていることは明らかだ。

●歪んだJRの実態!

しかも、このようなことを10年間にもわたって続けてきたことが、JRという会社を極端なまでに歪めてしまっている。安全を守るためにコツコツと目に見えない努力をするような管理者は評価されないどころかむしろ排除され、何ひとつ知識も技術力もない者が動労千葉・国労潰しの労務政策に熱心だというだけで運転部門の重要なポストに昇進し、運転経験もなく規程ひとつ知らない者が動労千葉や国労を脱退したというだけで指令員に登用され、安全に対する責任体制やチェック機能が崩壊し、しかも、旧動労の流れからして、JR東労組が結託した最大の部署が運転部であったことも災いして、列車運行や安全の

枢要を担うべき運転部が専ら労務政策を行う、……等々という事態が蔓延してしまっているのである。

これはある意味では当然の帰結である。なぜならば、安全を守るための地道な努力ということとを少しでも真剣に考えたときには、組合所属による差別などという要素は一切入ってくる余地はなくなるからである。逆も真で、組合差別を一切の課題のベールに置くことと安全は両立しようはずもない性格のものだ。また現場レベルでは、同じ事故を起こしても動労千葉や国労の組合員と東労組の組合員では処分の重さが違うという厳然たる差別を通して、「俺は東労組だからどんなミスをしたって大事には至らない」と雰囲気蔓延している。実際そのように公言する運転士すら居る状況だ。これが今のJRの偽らざる実態なのである。

●安全確保条項違反!

「鉄道運転規則(運輸省令)」は、その第七条(運転の安全確保)で、「列車又は車両の運転に当たっては、係員の知識及び技能並びに運転関係の設備を総合的に活用して、その安全確保に努めなければならない」と定めている。

動労千葉や国労潰しを一切に優先させるJR東日本と東労組の異常な労務政策は、労組法違反Ⅱ不当労働行為というレベルばかりでなく、鉄道運転規則の安全確保条項にも違反する違法行為としても弾劾されなければならないのである。(つづく)