

運転保安無視の労働強化を許すな



85. 7. 30
No. 2002

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

中央線乗務中の乗務員発病、内房線レール張り出し、等 『申ヤ24号』をもって当局の責任を追及(7/23)

国鉄当局の「60・3」ダイ改強行以降、運転保安の根幹を揺がす重大な事態が続発し、千葉局においても夏季輸送開始早々、重大事故につながる恐れのある事故が連続して二件も発生している。動労千葉は、大合理化と労働強化によるこうした事故を絶対に許してはならないという立場から、直ちに申24号を発し、7月29日団体交渉を行ない当局を追及してきた。国鉄当局は、監理委最終答申で明らかにならないように、全ての犠牲を労働者におしかぶせる大合理化・労働強化を行ないつつ、この一年半で10万人の首切りを行なおうとしている。

今こそ、自らの生活と生命を守りぬぐため、答申粉碎の闘いを闘いぬぐとともに、反合・運転保安確立の闘いの強化をかちとらねばならない。

労働者に全ての犠牲を強いる当局

6月24日、国電中央線で運転中の乗務員が病気で倒れ、「あわや大事故」という事態が発生したが、これに戦慄しない国鉄労働者は誰一人いないであろう。

この事故を始めとして、「60・3」ダイ改以降、乗務員が運転中倒れる、もしくは体調をいじめるしく崩し運転できなくなるという事態が多発する一方で、原因不明の車両、信号機故障も続発するなど、今日、「運転保安・安全の確保」は、重大な危機にひんしている。

動労千葉は、こうした事態に対し、この間団体交渉で当局を追及してきたが、こうした最中、7月20日千駄ヶ谷駅での乗務員発病、7月21日内房線でのレール張り出し事故と連続して重大事故につながりかねない事故が発生したことに怒りをこめ、直ちに団体交渉を行った。

この席上、当局は、7月20日の乗務員発病の原因と今後の事故防止対策について何んと、「乗務員発病が発生した場合にはすみやかに代替乗務員及び指導員等の手配を行い、事故防止に務める」と回答した。要するに「病気になるたら降ろせばよい」、「ともかくすみやかに交替させ、電車を遅らせないようにする」ことが事故防止対策だという回答を行ったのである。さらに、原因についても「医師でも明確に答えられない」、「合理化との関係は必ずしも明らかではない」、「自己の健康管理が重要」と、まさに労働者を愚弄した回答を行ってきたのである。

安全よりも列車運行を優先する当局

動労千葉は、このふざけきった当局に対し、①

合理化・労働強化と疾病について関係を究明する姿勢があるのか。②ムチャクチャなダイヤをおしつけておいて、一体どうして自己管理をするのか③乗務員発病の認定には診断書が必要となつているうえ、内達改悪以降、分乗した場合の旅費計算が複雑化していること等を理由に、当直で「診断書を出すか、年休にしてくれ」と言われ、体の調子が悪いにもかかわらず無理をして乗務したり、年休をとったりする例が現実には多く見られるが、こうした水面下での乗務員発病の実態を把握しているのか。④一方で事故防止に務めると言いつつ、実際には病気で休むと「出向」しろ、勤務成績不良等の攻撃をかけているがこれで事故防止ができるのか等、事例をあげて追及してきた。

当局はこれに対しまともに回答できないばかりか、「合理化と関係があると言うことはできない」と、全く乗務員を人間あつかいせず、事故防止に対する考え方、立場がないということを自己暴露したのである。レール張り出し事故についても、安全よりも列車を動かすことを優先するという全く無責任な立場が明らかになるなど許しがたい事態が次々に明らかとなった。

反合・運転保安闘争へ決起しよう

監理委「最終答申」は、87年における適正要員を約18万人とし、それに向け、さらなる大合理化を強行し、最終的に10万人の首切りを断行せんとしている。

当局は、合理化・労働強化による疾病、事故をも選別の理由とし、首切りを行なおうとしている。こんなことを許してはならない。自らの生命と身体と生活を守るためにも、怒りをこめ、反合・運転保安闘争の強化・拡大を闘いぬこう。