

一週間の「教育」で
仕業検査ができるか!?

水戸運行部の
安全無視の暴言許すな

『安全』を捨てるJR

水戸運行部の
安全無視の暴言許すな

重労働水戸交渉記録(抜粋) (2月3日)

- 組合 「63.3」は6万人体制以下の突破口ではないか。
- 会社 6万人以下体制云々と言われているが、5万人でも3万人でもやっていけるかもしれない。労働強化と言うが、プロなんだから出来ないということでは困る。
- 組合 増収目標をなぜ示さないのか。
- 会社 それは、わからない方がいい場合もある。バチンコだってわからない。ある意味でバクチみたいなんだよ。
- 組合 事故対策より労務管理が優先されているのは問題だ。
- 会社 何にしても「しめつけ」が必要。
- 組合 事故が増えているではないか。
- 会社 事故は本人の怠慢によって起こるもの。安全だけを考えても経営にならないですよ。
- 組合 直通ブレーキ故障で運転するのは危険であり、やめるべき。
- 会社 その他のブレーキを使って運転できる。プロだからできないなんて恥ずかしい。そんなのは乗務員の資格はない。文句のある者はどンドン降りてもらう。余力はあるのだから。
- 組合 安全第一でやるべき。
- 会社 安全も重要だが管理も重要。事故はあるよ。スペースシャトルも爆発する時もあるんだから。
- 組合 安全は第一、国鉄時代も安全綱領ってものがあつたらう。
- 会社 安全綱領!? 忘れちゃった。アレ!?
- 組合 兼掌化は労働強化だ。
- 会社 あらゆる事をできるようにしてもらおう。

当局は、この点に関しての組合からの追及に
対して、団体交渉において、「できるように教

育でできようはずがない作業である。

そもそも仕業検査は、車両の様々な状況、故障等について最も的確な判断と対処が問われる、熟練を要する業務である。国鉄時代も通常交番検査の全パートをマスターして初めて仕業検査にまわるのである。しかも、車両運用の合間でおこなわれるため、ただちに本線に影響を及ぼすことになる。逆立ちしても一週間たらずの教育でできようはずがない作業である。

当該の車両技術係は、十数年前に、下位職である検修係として気動車の検修を若干経験したことがあるだけであり、それも交番検査未経験の者もあるという状況である。これを、一週間の見習い教育だけで移行しようというのである。まさにこれは、要員削減のみを目的として、安全輸送、安全な車両の確保、作業安全を無視する無謀な計画である。

安全無視の兼掌化攻撃

JR当局は、「六三・三ダイ改」で、木更津支区の検修体制について、電車を担当している車両技術係に、異職種である気動車の仕業検査をも兼掌化させることを提案している。

JR当局の運転保安に対する態度は、動労水戸の仲間の水戸運行部との団体交渉のなかに最も典型的に現されている。ここには、「安全」という最も重要な問題について、まじめさ・誠実さのひとかけらも存在しないではないか。「事故は本人の怠慢によって起こるもの」(!)。「安全だけを考えては経営にならない」(!)。「スペースシャトルも爆発する時があるんだから事故はしょうがない」(!)。「安全綱領を忘れちゃった」(!)——こんな目茶苦茶な暴言がどうして許せるだろうか。まさに、闘いなくして安全はない。「六三・三」を阻止しよう。

水戸運行部の
安全無視の暴言許すな

育するからできるはずだ」「会社が責任をもつて行うことだから問題はない」と、いわば「文句言わずに言われたとおりにやれ」と、回答ならざる回答をするばかりで、一切の根拠を示すことなく強行しようとしている。当局自身、現場視察に来た課員は、さすがに「できる」とは言えず、「できる」というのなら具体的に示してもらいたい」という支部組合員の指摘に対して、ひたすら沈黙するだけだったのである。われわれは、こんなデタラメな当局の運転保安無視、労働強化を断じて許すことはできない。

日刊 動労千葉

1988.2.23
No.2764

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(22)七二〇七