

事故責任はJR当局にある

労働者への事故責任転嫁を許すな

すでに既報のとおり、十月二四日、習志野電車区で発生した衝突・脱線事故に関して、JR当局は、またしても、「気の緩みとしか言いようがない」(山之内副社長)など、一切の責任を当該乗務員に転嫁しようとしている。

しかし、現在JRで生起している事態は、断じて労働者のみ責任を帰せば解決するような問題ではない。事態はより深刻である。

労働者を窒息させる職場支配、安全無視の労働強化

徹底した合理化と労働強化によって最優先させるべき安全を切り捨て、増収のみを至上とし、次々と危険要素が持ちこまれ、加えて組合潰しと労働者を窒息させるような「職場規律」を安全よりも優先する異常な労務政策が、労働者を精神的にも肉体的にも追いつめ、職場は暗くなり、「労使の信頼関係」はおろか、現場管理者と労働者の間には、言葉すら通じない、会話すら不可能となってしまうような関係になっている。そして、「安全確保の最後の手段」たる「厳罰主義」のみがばっこし、それすらも、同じミス、同じ事故でも組合所属によって明確な差がつけられる、といった異常な状態である。

労働者が自殺にまで追いこまれている!

このような状況は、この七月にも、同じ総武緩行線を運転する中野電車区の運転士が、津田沼駅引き上げ線で手歯止めを外し忘れて潰してしまっただけのちよつとしたミスを苦にして自殺をはかるといふ悲惨な事態を引き起こすまでに至っている。

乗務員に転嫁しようとしている。しかし、現在JRで生起している事態は、断じて労働者のみ責任を帰せば解決するような問題ではない。事態はより深刻である。

事故原因はJR当局にこそある!

今回の習志野電車区構内事故の背景にも、

- ①構内誘導業務の無謀な合理化・人員削減
- ②運転業務の合理化・極限的労働強化(今回の事故をおこした津田沼運転区七〇仕業の途中出区はその前の乗り継ぎと出区までの時間があまりに少いため、安全上問題がある)、職場の労働安全委員会でもずっと問題になっていた仕業である)
- ③危険性が指摘され続けられてきた習志野電車区構内踏み切りが何の対策もおこなわれなのまま放置されていたこと。
- ④この一七ヶ月間、JR千葉支社が「カーテン・アゴヒモ(職場規律)強化月間」などと称して、管理者が総出となって安全などそつちのけで、労働者をいたぶり、いじめつけるような監視・チェックのみに汲々としていたこと。
- ⑤そして何よりも、東中野事故という痛苦の死傷事故を引きおこしておきながら、今日に至るまで、誰ひとり責任をとることもなく、社会的にも指摘されていた数々の問題点、事故原因について一切検討を加え、究明することもなく居直りつづけるというJR東日本千葉支社の「安全」に対する異常な感覚など、様々な問題点があることを指摘しなければならぬ。

今回の事故も、その真の原因はJR当局にこそあるのである。

構内合理化が事故につながった!

電車区構内での作業は鉄道業務のなかでも最も事故が多発する危険と背中合わせの作業である。習志野電車区も、せまい構内に四五〇両もの車両が配置され、四〇ヶ所のポイントをやわわらわって、入・出区や入れ換え作業、仕業検査や臨時検査がおこなわれている。しかも、

技術的にも本線のような保安装置の設置が不可能なため、全て人にたよった作業である。実際、事故の発生率は、本線とくらべ、群をぬいて高い。国鉄分割・民営化は、この構内作業をも抜本的に合理化してしまつたのである。分割・民営化直後に実施された「六一・

一ダイ改」は、十万人首切りに向けた要員合理化のために、構内作業体制を抜本的に改悪した。

今回の事故との関連で言えば、それまではポイント等の確認のために、入出区の際に義務づけられていた構内誘導担当者の添乗を省略してしまつたのである。構内誘導担当の要員は、このことにより一六日から四徹二日勤に削減され、JR移行後さらに合理化がおこなわれているのである。現在ではさらに、三徹二日勤にまで削減されているのである。

今回の事故も、かつてであれば構内誘導担当者が入換信号器手前の一旦停止位置まで添乗していた作業である。誘導担当者はそこで運転席をはなれるが、しかし、近くに誘導担当者がいれば未然に防止できた事故であることはまちがいないのである。

実際、最近も全く同じ三番線からの出区電車が入換信号器を見誤まつて出区しそりになる「事故」が発生している。(中野電車区運転士)しかしこの時は、たまたま近くには誘導担当者が停止相図をして未然にふせぐことができたのである。