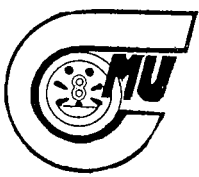


# 月刊 千葉動力車



## 大月駅事故の本質④

# 責任はJRにある!

### 徹底した効率化

④ 大月駅事故の背後には、より大きな問題として、徹底した効率化・要員削減攻撃によって、安全の切り捨てと猛烈な労働強化が労働者にのしかかっている現実がある。

運転士にとっては、92年3月ダイ改から実施された動乗勤の改善が、労働条件の大幅な悪化と運転保安の危機の日常化という状況を生みだす大きな画期をなした。とくに、折り返し待ち合わせ時間を労働時間からカットし、さらに準備時間・折り返し時間・整理時間を一分単位で切り縮めたことにより、動力車乗務員の勤務は、半ば青天井的に長時間拘束・長距離乗務化させることが可能となったのである。実際全国的には、日勤でも拘束時間は十数時間という勤務があったり前のようにつくられるという状況が生まれている。

### 線区拡大・大型交番

しかし、このような徹底した効率化は、単に乗務密度・労働密度をあげたばかりではなく、それに伴って各区の乗務範囲が拡大したため、運転線区の拡大とそれに伴う各箇所での入換、分割・併合、出入区等付帯した作業などは、ベテランの運転士ですら把握するのが大変な状況を生み出した。しかも安全を無視した大型周期の交番が組まれるようになり、業務内容・線区を十分に習熟すること自体が極めて困難になっている。

畢竟、促成栽培される運転士も、各走路を一回経験するしかないのうちに土職に発令され、しかも大型交番で、年に何回も担当しないような作業をこなすのが日常になったのである。

三鷹電車区の実態を見ても、一組の交番は実に十二段二ヵ月半周期の交番だという。その前の来宮事故の際も、当該区は三ヵ月半の大型交番で、一年四ヵ月ぶりの本乗務初箇所であったという。千葉でも、日常的に何ヵ月間も乗り入れない線区が発生しているのが現実である。

しかもこれにスピードアップや運転車種の増大(同一車種ですらATSが自動投入化されている車両がない車両などが混在し複雑化している)などの要因が加わることで、乗務労働の条件が極めて悪化している。

### 隔絶たる差が!

⑤ さらに、携帯時刻表がコンピュータ出力となって以降、日々の乗務の指示書といふべき携帯時刻表から、行き違い列車や到着番線、注意事項等の記載等が省略されてしまっているという現状がある。

### この傲慢な姿勢

毎日新聞では、当該運転士は「あずさが通過することも知らなかった」と供述しており、これに対しJR東日本は「余分な情報を与えるとかえって混乱を招く」との見解を示していることが報道されているが、ここには、JR東日本のあまりに傲慢な姿勢が典型的に示されている。千葉でも、団交の場などで、「運転士は信号に従って運転すればいい。余分な情報を与えるとかえって混乱を招く危険性がある。現実に運転事故は大幅に減っている」と、現場の声を全く聞こうとせず、全く同じことが言われている。

### 国鉄時代との落差!

国鉄時代には、当局が作成した動力車乗務員の事故防止に関する教則本でも、その冒頭で次のような提起がされていた。事故がへればへるほど事故防止策は細かく、かつ具体的であら

ねばならない。「信号の確認」とか「打ち合せの徹底」とか言う文字で事故防止対策なれりと考えたのは昔のことで、今は、ひとりひとりの、しかも、仕事をやる場所毎の、すぐ応用できる方策を乗務員に示さなければ真の効果は期待できない」と。

こうして見ると、当局の主張ながら、現在のJRの安全に対する姿勢・その精神との落差は、画然たるものがあるのがわかる。運転士が、「あずさ」の通過後に入換え作業を行うことすら知らなかったというのが事実だとすれば、三鷹電車区当局の日常的な業務指示や指導のあり方がその問われなければならないのは当然のことである。

### 日常的訓練も!

⑥ 各号で延べてきたような現実を前提とすれば、運転士に対する日常的な指導、教育・訓練のもつ位置は、決定的と言つていいほどの重要性をもつことになるはずである。しかしJRは、教育・訓練についても、安全という問題を主眼にすえたそれまでのあり方を形骸化・解体してしまっている。

例えば、毎月の定例訓練だが、国鉄時代は、規程類の反復訓練や事故例に関する訓練が中心であった。これは、旧動労も運転保安の観点から強く要求し、そのような訓練のあり方が確立されてきたものだが、国鉄当局も「運転士は一旦運転席に座ったら規程に定められたこと以外は、例え国鉄総裁の指示だとしても

聞いてはならない」ということを徹底して指導したのである。

### 競技会・車掌との融合

ところが、JRになってからの訓練は、運転士同士を競い合わせる「競技会」や車両故障の応急措置等の現車訓練、車掌との合同訓練等を中心にしてしまっている。日常の訓練が、安全よりも競争、事故防止のための地道な努力よりも車両故障時などの事後対応、土職としての不断の努力よりも「車掌との融合」という軽薄な精神に変貌してしまつたのである。

さらには、「運転士も『営業感覚』をもつ必要がある」ということが公言されるようになり、指導員や指導操縦者を中心に、運転士を順次「サービスマン」に送り込むようなことまで行われている。この研修では、「ありがとうございました」「いらつしやいませ」等、接客マナーが延々と繰り返される。考えられないような事故が多発している状況のなかで、安全などそつちのけでこんなことが行われているのである。まさに愚の骨頂と言ひようがない。

さらに付言すれば、日常的不断的地道な教育・訓練が軽視される一方で、職場に蔓延しているのは小集団や増収・提案活動である。これに熱心かどうか「JRに相応しい運転士」かどうかの判断基準になり、昇進や異動の基準にされているのである。こんな状態のなかでは、安全が二の次三の次になるのは当然のことという他はない。(つづく)