

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

日刊動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合
〒260-0017 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
2000. 2. 14. No. 5087

「松田社長を守るための基本動作を守る運動」とは一体何だ

その意図は、「安全」にあらず

多くの東労組組合員から「おかしいですよ」という声が寄せられている。——東労組千葉地本は、「基本動作を守る運動」と称する運動をはじめている。東労組はこれを安全問題の取り組みのように装っているが、実際の意図は、次の発言を見ても明らかかとおり、安全とは似て非なるものだ。

大きな事故の発生は、葛西の攻撃に手を貸す行為です。……事故が起きてしまうと「現経営陣、責任をとれ」と当たり前のように言われるわけです。ですから事故の芽を摘んでいくことが大切です。……そういうことがやれないと「松田さんを守る」と「葛西の入城を阻止しよう」と言ったところで大きな事故が起こってしまおうと思うわけです。

(東労組千葉地本・小林書記長の経営協議会での発言)

絶対事故を起こしてはいけません。なぜなら、JR東海の社長「葛西」が、松田社長おろしのために躍起になつて策略をしかけてくるからです。事故の総責任を会社経営陣に覆い被せて、一部政治家や株主を使って社長更迭へとシナリオをつくっています。……松田社長を守るためにも「基本動作を守る運動」を展開していきましょう。

(東労組千葉運転区分会)

要するにこれは、「事故を起こしたら経営陣や社長の責任が問わ

れるから事故を起こすな」↓「経営陣の責任が問われて社長交代にでもなれば、JR東日本と東労組・革マルの蜜月も終わりになってしまうから絶対に事故は起こすな」と言っているだけのことだ。

会社と一体でチエツク!

大月駅事故や山手貨物線での五人の労働者の死亡事故、たび重なるA.T.O.Sダウン、コンクリート崩落事故など重大事故が続発し、列車がまともに動かないような状態が日常化するなど、JRの安全対策や運行管理能力の崩壊が社会的に問題視される状況のなかで、JR東労組は会社のお先棒をかついで、「私たちは絶対に会社の責任は追及しません。社長を守ります」と表明し、その返す刀で組合員に対して「絶対に事故を起こすな!」と叫びたてているのが「基本動作を守る運動」だ。

これでは、現場で働く一人ひとりの労働者はたまつたものではない。会社ばかりか組合からも「基本動作を守れ!」と毎日チエツクされ、万が一事故を起こしてしまつた場合、東労組の言い方を借りれば、「葛西らの組織破壊攻撃に手を貸す行為だ!」と追及されることになる。

責任は全て個人に

そもそも、安全や運転保安確立に向けた取り組みについて、「基本動作の確認」とか、「不注意をなくそう」とかいう個人的な努力だけを言い立てていれば事がたり

るとするならば、労働組合など必要はないということになってしまふ。こんなことを言いだすのは、組合が「事故はすべて個人の責任です」「会社の責任は絶対追及しません」と認めたに等しいことだ。事故を起こしたくて起こす者など誰もいない。誰だつて事故を起こさないように一生懸命努力している。しかしそれでも様々な要因が重なり事故は起きてしまうのだ。

国鉄当局ですら

そもそも「基本動作の徹底」などという個人的な努力ばかりが強調されるようになったのはJRになつてからのことだ。国鉄時代は、当局ですら次のように、そんなことだけでは事故対策にならないと強調していたのだ。

事故防止対策は細かく、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、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。不注意という言葉は、事故の真因隠す煙幕のようなものであるから用いないほうがよい。

(「動力車乗務員の事故防止対策」・関東学園編)

労働組合が、会社のお先棒をかついで、「基本動作の徹底」など言い始めたら、事故の本当の原因は隠され、結局その責任は個人だけが背負い込むことにならざるを得ない。だからこんなことは絶対に

間違いだ。安全の確保ではなく、「会社を守れ」という全く別な意図があるからこそ、こんな方針がゴリおしされるのだ。

これでは安全は守れない!

例えば、大月駅事故についても、山手貨物線での触車・死亡事故についても、A.T.O.Sのたび重なるダウンやコンクリートの崩落事故にしても、車両故障や保安装置故障、架線・送電故障にしても、どれひとつをとつても、「基本動作の確認」などで防げたものではないことは誰が見ても明らかだ。

安全の確保という問題は、誰も否定できない課題である一方、会社にとつて安全は、ぼう大な設備的・人的投資を要するものであり、利潤の追及と合理化(要員削減や保守・検査の延伸)はつねに安全を脅かす。資本主義社会で会社つねに安全を軽視するのは、ある意味で当然のことであり、JR東日本だけはそんなことはしないなどということはあり得ない。

とくに鉄道においては、合理化や労務政策の矛盾は、まっ先に安全の危機となつてあらわれる。

だから安全の確立は、会社に対する労働組合の闘いがあつてはじめてなし得る課題だ。またそのような意味で、労働組合の安全に対する取り組みは、次のような立場にたつものでなければならぬ。

「闘いなくして安全なし」「反合理化・運転保安確立」「労働者への事故責任転嫁反対」。