

結成20周年
新たな大躍進
に向け出発!

月刊 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

2000.4.19 No.5121

会社=革マル結託体制維持の ために、事故責任を労働者に

東労組は、一九九一年の信楽高原鉄道事故やコンクリート剥落事故について、「無責任体質のJR西日本・JR西労組 マニュアル改竄・証拠隠滅を繰り返す」等、JR西日本とJR連合(西労組)への批判を行っている。

東日本では会社責任を隠す!

言うまでもなくJR西日本には重大な事故責任がある。だが、東労組の批判は実に奇妙なものだ。東労組は、JR西日本や東海の事故責任・安全無視は批判しても、これまで、自らが所属するJR東日本の事故責任は、ただの一度たりと批判したり、追及したりしたためしがないのだ。それどころか、多くの事故の本当の原因・本質を、労使ぐるみで隠ぺいしつづけてきたと言っても過言ではない。

東労組千葉地本は次のように主張している。「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」「(だから)絶対事故を起こしてはならないのです。なぜなら、JR東海の社長II葛西が、松田社長おろしのために躍起になって策略をしかけてくるからです」「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」――要するに、東日本では、会社の責任になるようなことには全てフタをしろというのである。それだけではない。東日本に対しては、「責任追及から原因究明へ」という方向を示したJR東

日本の経営幹部は立派だ。世界に冠たる資質をもっている。松田社長は大社長になった。責任追及が原因究明に転化したということは、経営哲学あるいは企業文化の極めて高いレベルの所産だ(松崎)などと、新興宗教と見まがうばかりの一種異様なやり方で、会社への全面賛美がうたわれるのである。

意図は、安全とは全く別な所に

この一点だけを見ても、東労組がいかに異常な組織かということ、は誰の目にも明らかだ。だがその一方でさらに、JR西日本や東海は、「国家権力のどす黒い意志」や「闇の力」に操られ東日本労使の破壊を狙っている、などという異様な、きわまりない虚構が作りあげられる。つまり、JR東労組がJR西日本や東海の事故責任を批判する意図は、安全とは全く別なところにあるのだ。

だが、ここでもウソにウソを重ねられている。東労組が言っているのは、要するに「革マルを切り捨てたのは許せない」というだけのことだ。西日本や東海でも革マルは、東日本同様、資本に対して奴隷のように忠誠を誓いつづけたにも係わらず、経営陣によって使い捨てられた。彼らの根底にあるのは、今東日本にもその波が及ぼうとしていることへの危機感だけなのである。

全ては革マル問題に帰着する!

東労組・革マルはこの間、「平和共存打破運動」だとか、「組織内の組織破壊分子摘発運動」「プラブラ連合解体運動」「松田社長を守るための基本動作を守る運動」など、とても労働組合の運動とはいえないような「デマ運動に組合員をかりたて、さらに、「東労組イコール革マル」を否定するために異様な自作自演の茶番劇を演じ、その一方では、「シニア問題」での大裏切りを働いて、会社+資本にあくまでも忠誠を尽くすことをアピールするとともに、何とこれを組織破壊の道具に使って卑劣なキャンペーンを行っている。

これらの異様な「運動」の根っこをたどっていくと、どれも「革マル問題」行きつく。根っこはひとつなのだ。これらの根底にあるのはすべて革マル問題である。盗聴・住居不法侵入・窃盗などの異様な事態があらわとなつて、JR東日本の革マル結託体制が揺らぐ状況のなかで、東労組・革マルが生き延びるために仕組まれた「デマ運動」だ。彼らが、安全問題をめぐってJR西日本や東海を批判するのも、全く同じ脈絡のなかで行われていることなのだ。

安全問題を政争の具にするな!

われわれは何よりも、安全や運転保安の問題まで、このようなくだらぬ政争の具とするようなことを絶対に許すことはできない。この一点だけでも、もはや東労組を労働組合と呼ぶことはできない。

JR東日本でも、重大事故が頻発し、何度となく運輸省から警告を受けていることは、誰も否定することができない事実だ。

前述の会社賛美の松崎発言も、あの大月駅事故の直後、当該の東労組組合員は、逮捕されたまま連日警察の取り調べを受けており、マスコミすら、JR東日本の経営責任・指導責任やその業務運営のズサンさを厳しく指摘している状況のなかで開かれた、「第10回政策フォーラム」での発言だ。

そうした状況を考えれば明らかなどおり、まさに労使ぐるみで事故の真の原因を隠ぺいするためだけになされたことは明らかなのだ。

会社の責任は絶対に追及しない

しかも最大の問題は、こうなつたときに事故を起こしてしまった組合員は一体どうなるか、ということだ。「会社に責任が及ぶようなことをしでかした犯罪者だ」とばかりに、一切の責任をお仕着せられて、切り捨てられるということだ。事実大月駅事故の当該運転士がまさにそうであった。これが、東労組の「方針」が行き着く結論である。「責任追及から原因究明へ」というスローガンの本質は、要するに会社の責任は絶対追及しないということなのである。

西日本の経営責任を追及するのは結構なことだ。だが、なぜ東日本の経営責任は一切追及しようとならないのか。東労組は、このことについて何と答えるのか。

LUUK