

民主化闘争情報

No. 859
2012年4月17日
発行 日本鉄道労働組合連合会
(JR連合)

JR連合が4月2日に送付した公開質問状に対して、JR総連は回答を拒否してきた。労働組合にとって最重要課題である組合員の雇用に関する質問に対して、ダンマリを決めこむJR総連の無責任な姿勢が浮き彫りになった。

労働組合として守るべきは飯山線事故の2名です！ 決して浦和電車区事件の加害者7名ではありません！

昨年2月1日、飯山線大根原踏切(森宮野原～足滝間)において、普通列車と乗用車が衝突し、乗用車の運転手1名が死亡するという痛ましい事故が発生した。事故から約1年が経過した本年1月25日、関係した2名の社員(ともに東労組組合員)が懲戒解雇されたが、東労組は、会社の処分を事実上黙認している模様である。

事故の概況は以下のとおりである。

2月1日12時12分、131D列車(長野発十日町行)が、大根原踏切進入時に乗用車と衝突した。当該踏切は7時46分から警報持続が発生しており、信号社員が調査中であった。事故発生時は、踏切両側に1名ずつ配置して2名で踏切監視を行っていたが、乗用車が踏切道手前に一旦停止したため、信号社員が手動で遮断かんを上昇させて乗用車を踏切内に通したところ、当該列車と衝撃した。

事故を受けて、運輸安全委員会は本年2月に『鉄道事故調査報告書』を発表し、その中で次のように指摘している。

同社(JR東日本)によれば、踏切故障通告の解除に関しては、規定等は設けられておらず、運転指令員は継続依頼があれば踏切故障通告することになっており、継続依頼がなければ踏切故障通告を解除するという運用が行われてきたとのことである。この運用では、もし踏切故障通告の継続依頼を失念した場合でも踏切故障通告が解除されることになるため、適切なルールであるとはいえないものと考えられる。

事故の再発防止のためにも「責任追及」より「原因究明」を！

『報告書』が、「(JR東日本では)踏切故障通告の解除に関しては、規定等は設けられておらず、…この運用では、もし踏切故障通告の継続依頼を失念した場合でも踏切故障通告が解除されることになるため、適切なルールであるとはいえない」と指摘しているように、今回の事故は決して当該社員2名だけの責任ではない。まさに、個人の「責任追及」より事故の「原因究明」こそが求められている。

JR総連は第34回中央委員会方針で、「運輸安全委員会の中立性・透明性確保と原因究明を中心とする機能と体制の強化を要求します。…、『責任追及から原因究明へ』を基軸とする安全体制の確立をはかります」としている。

また、東労組の千葉委員長も第38回中央委員会の挨拶で、「昨年の飯山線踏切事故の当該社員2名が1月25日に懲戒解雇された。断じて認めるわけにはいかない。当事者の処分だけでは再発防止は図れない。私たちは、チェック機能を高め先達が創り上げた『責任追及から原因究明へ』の安全哲学を各職場に定着させるために、原因究明委員会活動を強化していきたいと思う」と述べている。

**JR総連や東労組が「責任追及から原因究明へ」を方針に掲げるならば、懲戒解雇された2名をこそ守るべきだ！それこそが組合員を守るべき労働組合の任務だ！
決して、守るべきは浦和電車区事件の加害者7名ではない！**