

J R 西日本の「安全性向上計画」を批判する！

**J R の『安全性向上計画』とは
「営利最優先・安全拒否」
「職場専制支配・国労排除」
の『経営理念』の再構築だ！**



**現場は何も変わっていない！
俺たちに再び
危険なハンドルを握らせるのか！
「闘いなくして安全なし」！
国労は労使安全会議から離脱せよ！**

★このパンフを読んだ感想・ご意見などをお寄せください。

J R 尼崎脱線事故糾弾・国労有志の会

連絡先／電話 06-6710-5061

メールアドレス jrjikokyudan@yahoo.co.jp

J R 西日本「安全向上性計画」を徹底批判する！

1. これですべて乗客と乗務員の命と安全は守れるのか

(1) 安全性向上計画の本質

J R 西日本は、5月31日「安全性向上計画」を国土交通省に提出した。

ページ数は、19ページで、I 総括、II 基本理念、III 行動計画からなっており、中心軸はIIの基本理念＝「**新たな経営理念の策定**」である。決して、「安全」理念でない。あくまで「**経営**」が中心軸であり、J R 発足以降18年間、毎日毎日、全社員に朝の点呼で唱和を強制してきた経営理念＝J R 西日本の「**憲法**」を新たに策定することである。

その「経営理念」が事故によって叩き落とされた。一敗地にまみれ、踏みしめられた。

「安全性向上計画」とは、利潤追及・営利第一の「経営理念」＝J R 西日本の「**憲法**」をもう一度取り戻そうというJ R 西日本の「**巻き返し宣言**」にほかならない。

その「**安全性向上計画**」のいう「**安全優先**」とは、あくまで現在の過密・過酷なダイヤも、過酷な乗務員など労働者の勤務・労働条件も基本的にそのままにして、「安全」を再び労働者の責任に一切を押しつけるということなのだ。「安全性向上計画」の中には「**安全意識の徹底**」「**乗務員教育の強化**」という文言が何よりも強調し繰り返し書かれている。要はJ R 西日本は「**日勤教育**」の再編強化をはかろうとしているのだ。J R 資本は「**回復運転は乗務員の責務**」と居直り、分割・民営化の労組破壊・安全破壊の体制下で、利潤追求を第一につくりだした事故の根本原因はそのままにして、「**安全を拒否**」し、「**遅れるな、ダイヤを守れ**」の上に、「**安全第一**」が労働者の「**責務**」として加重され、いっそうの強権的な労働者支配を再編強化しようとしているのが、「**安全性向上計画**」なのだ。

(2) 福知山線の運転再開で 明らかになった 「安全性向上計画」の本質

そして、6月19日、前日の「説明会」での遺族や負傷者の怒りの声をふみにじり、福知山線の宝塚～尼崎間の運転の再開が強行された。

そして、「安全性向上計画」の本質が、早くも明らかになった。運転再開に先立つ6月14日、「**運転再開発表**」記者会見で、J R 西日本・徳岡鉄道本部長は、最高速度を120kmから95kmに落としたのは何故か、という質問に「遺族の気持ちを考慮した感覚的な速度。従来の120キロでも安全上問題ないと考えており、来春以降、見直す可能性もある」「あくまで、来春のダイヤ改正までの暫定的な（内部の）運用」（読売新聞）であり、「**設備上の最高速度は、120kmである。**」（毎日新聞）と言い切ったのである。そして、近畿運輸局に届け出た新ダイヤの届け書では、制限速度は「**120キロ**」のまま変更していないのである。

また、制限速度を引き下げたのは宝塚～尼崎間だけで、新三田～宝塚間の120キロ、新三田以北の105キロはそのままなのだ。さらに、カーブが多く遅れが生じやすい宝塚～中山寺～川西池田の区間では「**余裕時分**」はほとんど増えていないのである。

そしてこの上に、三浦運輸部長は「**回復運転は運転士の責務。当然やってもらう。**」と居直ったのだ。

現場のハンドルを握る運転士の反撃・運転保安闘争が起こらないという、労働組合の屈服を前提に、「**120km走行での回復運転**」＝「**スピード競争をせよ、阪急に負けるな、稼げ**」とっているのだ。どこに、事故の反省があるのか。「**その場凌ぎ**」、「**再開したらこっちのもの**」とやっているようなものであり、「**遺族**」の気持ちを踏みにじり「**経営**」第一＝「**株主総会**」（6月23日）乗り切りの「**騙し打ちスピードダウン**」だ。

そして、**国土交通省**は、新型自動列車停止装置「**ATS-P**」の機能検査をして、鉄道事業法に基づき完成検査を行い、早々と合格証をJ R 西日本に授与した。

一体何が、どこの安全性が「**向上**」されたのだ。

この19日福知山線再開を承認し、先兵役をつとめたのが、**国労西日本本部など3労組**である。**6月8日付の国労、西労組、建交労の3労組**は「JR福知山線運転再開に関する3組合共同申し入れ」で「**制限速度に関しては、当面の間、従来の制限速度を下回った速度とされたい**」と申し入れ、**来春スピードアップを前提にした運転再開を労組自ら申し入れ、積極的に推進している**のである。現場労働者の要求を踏みにじる国労西日本本部を断じて許すことはできない。

(3) 安全なき福知山線の再開を徹底弾劾する！

6月19日に再開された福知山線の運行再開は、まさに「安全なき運行再開」である。その内容をさらに見てみる。

まず、**超過密ダイヤ**は、削りと取っていた余裕時分のうち駅停車時分を20から50秒増やしただけで、駅間の走行時分は増やしていない。つまり、走行スピードは同じで、「向上」と言える中身ではない。悪くしていた処を元に戻しただけなら、それを人は「現状回復」というのではないか。

列車本数も減らさず、乗務員に早朝出勤を強いて、乗り切ろうとしている。

JR西日本は、「事故で列車本数を減らした。事故でダイヤを見直した。」といわれる事に、「抵抗」している。垣内社長国会答弁の如く、「ダイヤに問題は無かった」ということを押し通そうとしているのだ。

そして、事故現場を、線路等級が「2級線」にも関わらず「**3級線**」という事故時と同じ線路構造で「**復旧**」させている。

「**日勤教育**」に示される職場の強権的労務管理支配、国労差別・不当労働行為は、無くなったのか、JR西当局やそれに付き従わされた一般組合員が、社員の行動を相互に「監視・密告」し合うという体制は事故発生以来、一層水面下で激しく渦巻いている。

一部現場長・助役・係長ら監督的地位にある人間が「日勤教育」の先頭にたち、その助役・係長らが全員所属し、役員として支配している労働組合＝JR西労組のなかで、「ミスを買った」一般組合員が相談に行ったところで、JR西労組が彼を守るのか？それどころか、一般組合員を会社当

局と一緒に資本に差し出しているのが、JR西労組ではないか。

事故列車に乗り合わせていて、当直助役らの指示・業務命令に基づいて、現場を離れさせられた2人のJR西労組の乗務員に、JR西労組は何をやったのだ。

JR西労組幹部たちは、会社経営陣と一体となって、2人の一般組合員に対し「私が悪うございました」という「反省文」を何度も書き直させ、新聞発表させた。「反省文」を書くべきは、「事故現場を離れる。直ちに出勤せよ」という「業務命令」を発した当直の助役・係長らであり、森之宮・尼崎両電車区長だ。

度重なる「動力車乗務員の勤務改悪」、JR本州3社のなかで最も要員合理化の激しいJR西日本、これら合理化攻撃を許しておいて安全性の「向上」はあり得ない。

合理化は強行して要員は減らしながら、一方で「運用列車本数は増やす」、「安全投資の工事は増やす」という、「向上」計画では、現場に労働強化をもたらすだけだ。

工事も・保守量・業務量に見合った要員配置、速度向上に見合った安全設備の投資を現場国労組合員は、一貫して職場実態から要求してきた。それを一貫して「適正配置」「問題無し」と拒否してきたのがJR西日本だ。今回の「向上」計画も同じ中身であり、労働強化・要員不足が、尼崎事故の大きな原因のひとつであることを否定しているものであり、ひいては安全性を脅かすものだ。

尼崎事故は、JR・分割民営化体制が引き起こした事故であり、その責任は、闘う労働組合つぶし・国家的不当労働行為を今日に至るまでも続けてきたJR資本＝JR西日本にある。また、JR西日本を指導し、分割民営化体制を強力に支え、「規制緩和」と称して「事前許可制」から「事後届出制」へと転換してきた国土交通省にこそ重大な責任がある。JR資本の安全無視に「GOサイン」を出し、やりたい放題にやらせてきたものこそ国土交通省ではないか、JR西日本の裏にかくれている国土交通省を、JR西日本の責任を射抜くことで串刺しにして、その責任を追求しなければならない。

さらに、JR資本と結託してきた「**労使共同宣言**」組合＝**JR西労組・JR西労**にも責任ありということだ。

そして、その西労組と労使安全会議に参加し、

西労組とともに「安全性向上計画」を承認し、行再開の先兵役を果たした**国労西日本本部**を断じて許すことはできない。

2. 「安全性向上計画」の中心軸は「新たな経営理念の策定」

「安全性向上計画」（以下「向上計画」）の目次から、その組立はどうなっているかをみると、「Ⅰ. 安全に係る現状の総括」として、（反省すべき点・課題）を6点にわたって列挙し、その6点に対応する形で、「Ⅲ. 行動計画等について」でそれぞれ、「取り組み」「是正」「見直し」「対策」を列挙している。そして、Ⅱとして、「安全性向上に向けての基本理念」が中心軸に据えられている。

つまり、Ⅰ. 「総括」からⅢ. 「方針」（行動計画）を出すための基本的視点・考えがⅡ. 「基本理念」という組立になっている。

一読する限りでは、「Ⅲ. 行動計画について」の項に目を奪われがちである。そこには、「安全再優先」の徹底、「事故の芽等の報告に対する対応の是正」として、如何にもJRは今後、現場から挙げられてくる事故の背後要因に迫って、それを「芽」のうちに摘み取り、「運行面・設備面での安全対策」をおこなう、かのように書いている。

しかし、「Ⅲ行動計画等について」の項で、先の6点の「反省すべき点・課題」と異なり、7点目に、「新たな経営理念の策定と全社員への浸透」という1項目がある。

この項は（反省すべき点・課題）6点には、対応しない項目である。

これに対応する項は、唯一Ⅱ. 「安全性向上に向けての基本理念」である。

JR西の基本的視点・考えが、やはり「安全理念」でなく「経営理念」だったのであり、中心軸は「経営理念」の再確立ということだったのだ。

JR西は、「経営理念」を「反省すべき点・課題」の項目には、絶対に入れる事はできない。

「経営理念」は、JR西の行動指針であり、「向上計画」ではJR西の「憲法」とまで位置付けており、これを「反省すべき点・課題」の項目に入れる事は、分割民営化以来JR西がやってきたことの全否定であり、「JR西の死」を自ら宣告するに等しいものになるからだ。

3. JR発足時の「経営理念」とは、どのようなものだったのか —利潤第一・営利最優先で、これに逆らう者は徹底排除するものだった—

「JR西日本は、人間性尊重の立場にたって、労使相互信頼のもと、……、我が国のリーディングカンパニーとして、社会・経済・文化の発展・向上に貢献します。」から始まり、以下6点に渡るスローガンが「ハート&アクション」としてまとめられている。

「経営理念」こそJR西日本の行動指針であり、JR西日本が打ってきた資本投資計画・合理化施策・労務施策等全てをこの「経営理念」でやってきたといっても過言ではない。

基本は、「人間性尊重」ではなく、「人間性否定」の立場で、「労使共同宣言」組合と結託（これがJR西のいう「労使相互信頼」）して、安全・労働条件の改善・生きる権利を主張し要求する労働者・労働組合を叩き潰す、闘う労働組合つぶし

のために、国労差別の不当労働行為をやり続けることであった。

分割民営化体制の貫徹である。

「反省すべき点」のところに何度もでてくる「職制が行き届かなかった国鉄時代の反省」「国鉄時代の反省に基いて取り組んできた信賞必罰を基本とした職場管理の徹底」等、集团的労使関係において、闘う労働組合が職場団交権を行使し「現場協議制度」を通じて職場支配権を確立されてきたことだけは絶対に許さない、会社施策に反対する労働者・労働組合は「必罰」で「徹底」弾圧・排除するという決意を基本としたものであった。

以下6点のスローガンについて、それぞれみていくことにする。

ただし、1項目から羅列するだけでは、今回の尼崎事故の本質に迫ることはできない。もっとも関連のある項から観ていくことにする。

第1に、「同業他社を凌ぐ強い体質づくり」こそ尼崎事故に向かってJR西日本が、全社員に強制してきたスローガンである。

「向上計画」の「現状の総括」の一番目に、「厳しい経営環境下で発足した当社は、経営基盤の確立を図るべく発足当初から安全を前提とした収益の確保と効率化に取り組み、その結果、安定した経営実績を継続してきた。」とある。「厳しい環境下」とは、つまり、本州3社のなかで、最も赤字路線を抱え、新幹線の利益はその赤字路線の穴埋めで全て吹っ飛ぶという収支構造にあり、関西都市部で私鉄5社と競争し勝ち抜かない限り「安定した経営実績」はないという危機意識から出てきたスローガンである。

そのために、「同一区間で運賃が高い」というハンディを「猛スピード」と待ち合わせ時間の短縮＝「過密ダイヤ」で、乗降客を奪おうとしたの

である。

京都―神戸―姫路区間は時速130kmで、関西私鉄をして「JRとはスピード競争はもうしない」と言わしめるほど、最高速度で「新快速」を走らせ、朝夕のラッシュ時は必ず3～5分遅れることが常態化しているほど「過密ダイヤ」を強いてきた。

しかし、「安全を前提」などと本気で言えるのか。

列車本数の増加ということは、乗務員の要員増を伴うのであるが、大量退職と分割各民営化時の緊急11項目攻撃によって、新規採用者を3～5年で乗務員にしなければ列車運行不可能という危機的要員不足（前回パンフ参照）のなかで「休日出勤前提」＝「特休買い上げ」前提の勤務をつくってやり繰りしなければ、追いつかないのが実態ではないか。特に休日出勤に応じる運転士が青年労働者に集中し、そのなかで、尼崎電車区で昨年「過労死」と思われる25歳の青年運転士が突然死でなくなっている。

経営理念

JR西日本は、人間性尊重の立場に立って、労使相互信頼のもと、基幹事業としての鉄道の活性化に努めるとともに、地域に愛され共に繁栄する総合サービス企業となることを目指し、わが国のリーディングカンパニーとして、社会・経済・文化の発展、向上に貢献します。

― ハート&アクション ―

- 1 安全・正確な輸送の提供
- 2 お客様本位のサービス
- 3 会社の発展は自らの幸せ
- 4 規律正しい、明るい職場づくり
- 5 自己研鑽とチャレンジ精神
- 6 同業他社を凌ぐ強い体質づくり

現行のJR西日本の「経営理念」。点呼時に、立席呼名点呼させ、復唱を強制させている。給与明細の封筒の裏にまで書かれている。これをさらに再編・強化しようとしている。

高見運転士も結婚資金を貯めるために、「休日出勤」に応じていたといわれている。

すべての運転士が「過労」状態で、高速・長距離・長時間・W泊運転を強いられていてフラフラの状態のなかで、「安全」が保たれるのか、

1乗務当たりの実ハンドル時間の短縮、要員増なくして、安全はない。130km/h走行に見合う安全設備の投資は行なってきたのかもなほだ疑問だ。

ATS-P型をつけるとスピード競争で私鉄私鉄に負けるからJR西日本はつけなかった！

宝塚・尼崎間では、競合する阪急電車よりJRが50円高いという運賃格差を「7分早く大阪に着ける」というスピードと朝夕のラッシュ時は2～3分の待ち時間で、「いつでも乗れる」という便利さで乗降客を奪ってきた。

しかし、ATS-P型は00年から02年と3年間現場から設備投資要求があがっていたが、JR西の総合企画本部がその予算を切っていたのだ。

私たちは、スピード制限を加えるATS-P型の導入が阪急電車とのスピード競争に悪影響を与え、乗客争奪戦に負けるからJR西は頑なに拒否してきたのだ、と指摘してきたが、まさにその通りだった。

福知山線再開翌日の6月20日、ATSが作動し、事故現場のマンション横で特急「北近畿」が止まった。これはATSをつければスピードが出せなくなるからJR資本は今までつけなかったのだ、という逆証明となった。再開後、多くの乗務員たちが「会社はあくまで定時運転や回復運転をしろというのが無理だ」と不安の声をあげている。

107名の乗客は、JR西日本の安全無視、利益第一の経営戦略によって殺されたのだ。

第2に、「安全・正確な輸送の提供」は、尼崎事故で1分、1秒の遅れを会社への「裏切り者」として高見運転士らを「日勤教育」へと送り込んだスローガンだ。

「安全・正確な輸送の提供」とあるが、「正確」な輸送の提供が軸であり、「定時運転確保」「ダイヤどおりに走らせる」ことが、単に乗務員だけでなく全職場・全系統に強制されてきた。運転職場における「オーバーラン」等、1分でも列車を遅らせることが、定時運行列車という「商品」を傷つけた、会社への「裏切り」と攻め立てられ、乗務停止のうえ「日勤教育」送りにされてきたのだ。また、保線・電気等施設職場における「夜間線路閉鎖工事」でのトラブルによる終了時刻遅れも処分の対象とされてきた。

であるが故に、列車を労働者の実力闘争で遅らせるというようなこと、労働組合が正当な要求を

■列車本数の推移(会社発足時→平成16年3月)

(単位：本)

線名	ライナー	新快速	快速	区間快速	普通
琵琶湖線(山科～草津)	—	35 → 117	—	—	169 → 162
JR京都線(大阪～高槻)	—	68 → 132	133 → 150	—	297 → 326
JR神戸線(大阪～甲子園口)	—	64 → 139	141 → 151	—	283 → 314
JR宝塚線(尼崎～宝塚)	—	—	— → 202	—	93 → 167
大阪環状線(尼崎～京橋)	— → 2	— → 66 (阪和直通)	44 → 87 (大和路直通)	—	424 → 411
学研都市線(大阪駅発基準)	—	—	— → 129	— → 15	272 → 259
JR東西線※(京橋～放出)	—	—	—	—	315 → 323
嵯峨野線(京都～亀岡)	—	—	— → 22	—	63 → 121
湖西線(京都～堅田)	—	16 → 18	— → 2	—	65 → 132
奈良線(京都～奈良)	—	—	— → 46	— → 12	76 → 138
大和路線(天王寺～柏原)	— → 3	—	115 → 196	—	212 → 221
阪和線(天王寺～鳳)	6 → 8	—	124 → 231	70 → 15	226 → 233
関西空港線※(日根野～関西空港)	—	—	— → 100	—	66 → 10

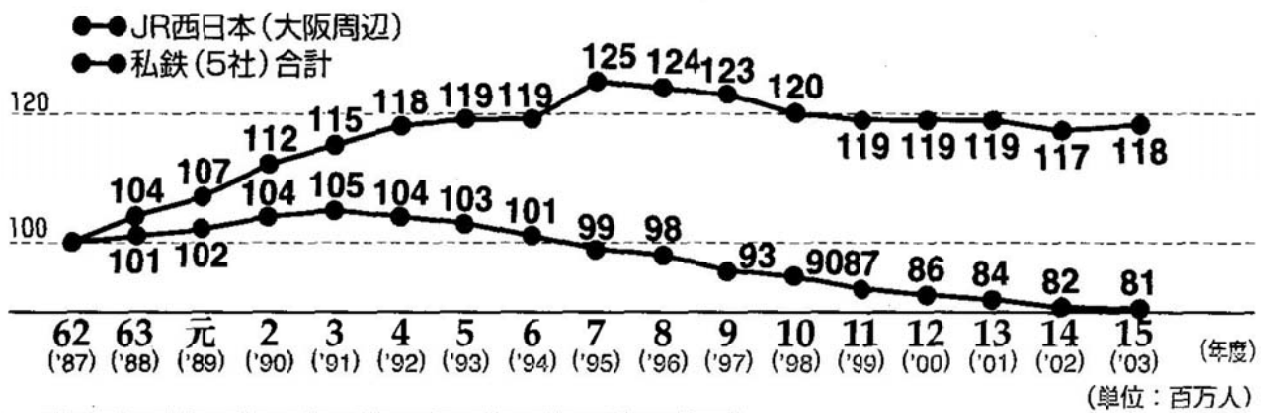
(注) 1.列車本数は平日の上下本数計を示します。2.会社発足時は昭和61年11月ダイヤ改正時を示します。

3.※は開業時を示します。(関西空港線:平成6年6月、JR東西線:平成9年3月)

■輸送量の推移(在阪5私鉄比較)

●輸送人員

(%)



掲げてストライキによって列車を止めるというようなことはもっての外であり、絶対に許されないものとして、「正確な輸送」が挙げられているのである。

第3に、「会社の発展は、自らの幸せ」というスローガンのもとに、「売上の増加に努め・・・業務の効率化を図り、・・・会社を発展させ、株主の負託に応える・・・」という内容になっているが、この項は「安全」という価値が全面否定され、大阪支社の今年度の支社経営スローガンの第一に掲げられた「稼ぐ」を生み出したスローガンである。

さらに、「会社あつての労働者」「会社には反抗せず、いわれるがままに黙って働くロボットになれ」という労働者を奴隷の如く支配する資本の思想攻撃であり、労働者自己解放の思想を全面否定するスローガンだ。

今回の事故で明らかになったように、「安全」なくして企業の社会的な存在価値はなく、それなくして企業活動はない、ということをJR西は思い知るべきである。

「売上の増加に努め」だけを取り出しての社員への増収活動の強要の極みが、「かにかにツアー」の半分以上(7~8割とも言われている)がJR社員と関連企業・下請けの社員であるという異常事態を生み出しているこ

とも思い知るべきである。社員のなかには、職員乗車証で運賃が無料にも拘わらず、自腹を切って、「職場の仲間と1回、嫌がる協力会社の社員を引き連れて1回、家族と1回、計3回も行った」ということが珍しくない程、増収活動が強要されている。増収活動をしなない社員は「社員として、失格」(姫路列車区長掲示)という烙印まで押され、勤務評価の対象とされるが故に、皆泣く泣く参加しているのだ。

「安全」こそが「お客様本位のサービス」であり、「安全」確保のために、鉄道労働者は、「自己研鑽に努め」るのだ。

しかし、井手会長は「スピード」こそ「お客様本位のサービス」といいなし、「お客様の要望があったから、スピードアップしただけ、ATS-Pも6月につける予定だったが、たまたま4月に事故が起きてしまった。」とまるで「乗った客の方が悪い」かのごとき言辞を弄している。

我々、労働者に「経営理念」など必要ない。

必要なのは、労働組合に結集し、資本と闘う団結を打ち固めるための「闘争理念」だ。

4. 「現状の総括と行動計画の問題点」について

ここでは6点にわたり、現状の総括・反省すべき点を挙げ、其々に対応した改革・是正の行動計画が書かれている。

1点目は「風土・価値観において」である

「向上計画」は次のようにいう。「経営全般にわたる効率化の進展により、次第に余力が減少し、余裕のない事業運営となった」つまり、本州JR3社のなかで、JR東は15%、JR東海は5%の人員削減・合理化にたいし、JR西日本は飛び向けて、発足当初5万人の25%2万人を削減＝効率化しすぎて、もうこれ以上人減らししたら列車運行に影響するところまで、余力が減少した経営になっていたにもかかわらず、それでも、利潤追求・安全拒否を貫く「経営理念」を行動指針としたため、「弾力性に欠けるダイヤ編成や輸送力増強に対応した安全設備の遅れを招いた」と、総括している。

「安全を最優先とする意識」ではなく、「利益＝金儲けを最優先とする意識」だったのだ。ではその「変革」にむけてどんな「取り組み」をするのか？

「具体的には、6・7・8月3ヶ月間『緊急安全点検期間』として、社長をはじめ全役員が現場に赴き、『緊急安全ミーティング』を開催し」「安全を確保するためには定められた法令や規程類、マニュアルを遵守することが当然の前提であり、上記『緊急安全ミーティング』において、改めてその徹底をはかる」としている。なんということだ。

社員個人にたいし「定められた法令や規定類、マニュアルを遵守」させることを徹底することが、「安全最優先の徹底」といっているのであり、事故の責任は、「定められた法令や規定類、マニュアル」を遵守していない社員個人にある、尼崎事故の責任は、速度オーバーした運転士個人にあるということを再々度言っているのだ。

事故の責任は、高見運転士を「日勤教育」と「処分」で攻め、運転士資格剥奪の恐怖政治で無

謀な「回復運転」を強制してきたJR西日本にあり、阪急とのスピード競争に勝つため、余裕時分を削り取った「弾力性に欠けるダイヤ編成・超過密ダイヤ」を組んできたJR西にあり、阪急とのスピード競争に悪影響を与えるような速度制限を加えるATS-P型の「安全設備の投資を（遅れではなく）拒否」してきたJR西にあるのではないのか。総括・反省すべき点はどこに行ったのだ。

「利益最優先の意識」を全く反省せず、事故の責任を個人に転嫁する「行動計画」だ。

2と5は「事故の「芽」等の報告と事故再発防止対策の取り組み」である。

「事故の『芽』＝ヒューマンエラーに関する報告については……減点主義の傾向の強まりによって……連絡しないという状況があった」

「国鉄時代の反省に基づいて取り組んできた**信賞必罰**を基本とした職場管理の徹底が……**個人の責任追求を重視**する風潮を醸し出してきた」

「組織面について、……**安全推進部門**は……調整機能に止まり、**積極的・具体的対策を推進すべくリードするには至らなかった**」

要は、下線部の結果、社員は、本当のことを報告したら処分されるので、処分を恐れ報告しないか、したとしても虚偽報告となっていた、積極的事故対策も執られてこなかった、という実態だった。最悪の実態だ。

これは、分割民営化時、国労等が「現場協議制」に基づいて安全要求・改善闘争をして職場支配権を労働組合が握ってきたことへの、強烈なアンチから、国労組合員のみならず、安全確保のため要員や設備を要求する組合員を会社施策に反対する者とみなし徹底排除したため、造られた職場実態だ。

組織面からいえば、国鉄時代は曲がりなりにも「システムとしての鉄道」という思想が生きていて、安全を無視して金儲けに走ろうとする運輸や運転の暴走を、「線路が整備されていない」と保線屋から、「通信設備が無いので危険」と電気屋

から、其々反対され「システムとしての鉄道」が成立し無い限り、列車速度の向上や輸送量の増大はなされてこなかった。

しかし、分割民営化以降、『金儲け・営利優先』が幅を利かせ、それに反対する部門は「会社の敵」扱いされてきたのが実態である。

だから、安全推進部門が会社経営を「リードするには至らなかった」のは当然である。

分割民営化の『金儲け・営利優先』が『安全部門』を押し殺してきたのだ。

では、どんな「是正」「取り組み」をするのか。

「事故の『芽』の報告について、…マイナス評価の対象から除外する」「さらに、潜在する気配がかりな事象をくみ上げるための「予兆活動」の定着と拡大をはかる。」

「予兆活動」については、手をかえ、名前をかえずとやられてきたことであり、何ら目新しいことではない。

NAT=ナット (Never, Accident & Trouble) HAT=ハット (Hiyari hat to Accident & Trouble)

「『他山の石』の活用」etcと同類項だ。定着した試しが無いから、名前をコロコロ変えて、いかにも、新しい取り組みの如くとり繕っているに過ぎない。

「(事故) **報告について**、マイナス評価の対象から除外」といっているだけで、「**事故そのものについて**マイナス評価の対象から除外」とは言っていないことに、注目する必要ある。

JR西日本は、「向上計画」の「行動計画」の1番に「安全を確保するためには定められた法令や規程類、マニュアルを遵守することが当然の前提」と事故の責任は「定められた法令や規定類、マニュアル」を遵守していない社員個人にあると言っているのであり、**あくまで「事故の責任はマイナス評価の対象」なのだ。**

現場の仲間がそのことは、一番知っている。

事故が起きたら、原因究明よりも「犯人探し」を嬉々としてやる係長・助役ら西労組役員のことを。「犯人」が国労組合員であってくれればいとばかりに。

故障を起こした車両の検収担当が国労組合員とすると、ビデオカメラを用意して機器BOXを調べ、そこに異常がなく事故原因でないことが判ってガックリしている係長らは、一体事故の何を究

明しようとしていたのか、と問いたい。

事故を起こした国労組合員に、一番にやることは、事故調査ではなく「国労脱退」とバーターした処分軽減だ。それで、落ちないとみるや増収活動への協力である。

事故責任を追及しての国労脱退攻撃・不当労働行為がまかり通っているのが現実だ。

施設職場におけるコンクリート落下にしる、海砂を使って突貫工事で造った「山陽新幹線」は生まれながらにして、「コンクリートが剥落する」ことが原因づけられているにも関わらず、〇月〇日、誰が、どんな検査をして、異常にきずいていたのか、いなかったのか、と「犯人」探しをしている。

しかし、**真の「犯人」は、海砂を使って突貫工事をやらせた国家政策**であり、大手ゼネコン・大資本ではないのか。

闘う国労組合員は、「結果」=コンクリート落下に対する「ネット張り」ではなく、「原因」=海砂・塩害コンクリートにむかって、根本的対策要求をおこなって闘っていこう。

「事故再発防止の取り組み」は組織面についてが主で、「社長特別補佐の新設」とか、「社外有識者からなる安全諮問委員会の設置」「安全推進部の機能強化」を列挙している。

しかし、これらの「委員会」や「補佐」が「事故再発防止」機関として機能するかどうかは、「利益第一・安全拒否」のJR西日本の分割民営化体制が変わるか、変わらないかにかかっており、変わらない限り単なる「飾り」「隠れ蓑」機関に成り下がるだろう。

JR西日本の分割民営化体制を変える唯一の主体は、闘う労働組合の存在と闘いであり、国労が闘う労働組合へと再生することに懸かっている。

「3、教育・指導のあり方について」はどうか。

(反省すべき点)において、乗務員等「ミスをした社員」への懲罰的「日勤教育」については、一言も触れていない。垣内国会答弁の「教育に問題は無かった」という姿勢を貫いている。

むしろ、「管理・監督層の教育は……十分でなかった」という反省にたち、「経営理念」ところの「規律正しい明るい職場づくり」のために「鉄道運営のベースとなる指示・命令を前提とし

た」「管理者の資質の向上が重要な要素」といっている。

管理者の強力な業務命令権の確立こそ、彼等管理者いうところの「規律正しい明るい職場」であり、断じてこの期に乗じて、「労働組合の要求に屈してはならない」といっているのだ。

また「乗務員全般」の教育については、「職責の重要性・基本動作・法令の遵守を再度徹底する」として、ここでも乗務員が「基本動作・法令の遵守」をせず事故をおこしたら、本人の責任だ、と言っている。徹頭徹尾「個人責任」論である。

さらに、事故再発防止教育における現場長権限は、決して「指導監」配置によって弱められるものでなく、「指導監」と一緒になって、教育内容・教育期間・再乗務の可否が決定される体制になったことにより、むしろ「現場長—指導監」体制として強化された、つまり、現場長ひとりの判断でなく指導監の合意があるからと「批判」をかわしつつ、「乗務員の状況を最も把握し得る立場にある」現場長の意志が貫徹される体制になったのである。

最後に「6、運行面・設備面の安全対策において」を観ることにする

(反省すべき点)として、3つ列挙しているが、殆ど居直りであり、肝心要の「動力車乗務員の勤務」「運転士・車掌等乗務員の要員」が挙げられていない。

(1)「弾力性に欠けるダイヤ設定」といいつつ、「他輸送機関との競争下において」は仕方ない、といいなし、(2)「輸送力の増強に対応したハード面の整備遅れ」といいつつ、「平成2年

から順次進めるなど計画的に保安度の向上を図ってきた」のに、4月に事故が起きてしまった、といいなしている。

「安全性向上計画」というより、「列車運行早期再開」に関わる「車両故障等に対応する予備車が少ない」などということ(反省すべき点)の3点目に挙げていること自身、JR西の経営陣の頭の中身は、「安全」よりも「列車運行早期再開」＝「銭儲け・営利が優先」ということを吐露しているものだ。尼崎救急隊員触車事故におけるマニュアルと同じだ。そして、最も(反省すべき点)として挙げるべき「動力車乗務員の勤務」が、一切触れられていない。厳しく不足しているのは、「車両」ではなく、運転士・車掌等乗務員の要員ではないのか。本当に、腹立たしい限りだ。運転士・車掌等乗務員の要員にふれず、「列車ダイヤの見直し」といったところで、「絵に描いた餅」にすぎない。

ATS-SW(速度照査機能付き)の整備、ATS-Pの整備促進をあげているが、姑息にも「速度超過防止に対する効果も勘案し、運転記録装置を各運転台に取り付けることとする。」と乗務員の個人監視装置の導入を忍び込ませている。

その他、「安全関連投資」を挙げているが、耐震補強工事、のり面防災、踏切保安設備機能向上工事等、金額にして、12%600億の工事量の増大に見合った要員の配置が全く触れられていない。このことは、乗務員のみならず、施設・電気系統の社員を「過労死」に追い込むものだ。JR西経営陣は、慢性的要員不足のなかで、今の業務量でさえ、超勤対応による業務遂行も限界にきているという現場の実情を把握すべきである。

これ以上の業務量増には、要員増以外あり得ない。

5. 「国労の対策要求が反映した内容」と「安全性向上計画」を自画自賛する国労西日本本部

「国労西日本」(05年6月4日付NO. 123)によれば、国労の対策要求が「向上計画」に反映した、として、「〇〇を盛り込んだ」を連発し、我々が「直ちに離脱し独自の事故調査委員会を立ち上げよ」と反対している「『労使安全会議』を

支社・地方本部に設置せよ。」と要求しているに至っては、「どこまで、JR資本に組み敷かれ、癒着しているのか」、と言いたい。

そもそも、「労使安全会議」は、95年震災時に発足した「JRの危機を労使一体で救おう」、

という趣旨のもとに労働条件を度返しして、JR労働者をして「震災復興」に全力を挙げさせた機関である。垣内社長もこの「『労使安全会議』がなければ、早期復興は無かった」と、「震災ビデオ」のなかで言わしめるほど、「JRの危機を労使一体で救済する機関」だ。

今回の尼崎事故でも、労働者の矛先がJRの分割民営化体制の矛盾に向かうことを恐れ、「労使安全会議」は、その怒りを密室談義の枠内に押さえ込むための役割を果たしているのだ。

現場組合員が要求しているのは、**現場交渉権の確立＝職場団交権、現場協議制の復活**だ。現場長に要求書を提出しても、受け取り拒否をら行い、労働組合としての正当な団結権の行使を、あわよくば「暴言」「業務妨害」で処分しようとしているJR西の労働組合敵視の分割民営化体制に風穴をあけることだ。

国労西日本本部の第1の問題点は、この「向上

計画」の本質が、「安全理念」の確立や「安全最優先」の企業風土構築にあるのではなく、新たな「経営理念」の再確立、「営利・利益最優先」の分割民営化体制の構築・死守にあるということ、を見抜けていない、観ようとしないう、資本の立場に立っているということだ。今ある『経営理念』を一読すれば歴然としているではないか。

国労西日本本部の第2の問題点は、再教育のあり方で「専門委員会の設置」、事故再発防止の取り組みで「部外有識者からなる諮問委員会の設置」等を組合要求で実現させたかの如く宣伝しているが、その「委員会」が「設置」されただけで、「委員会」として機能するかどうかについての担保なしに、喜んでいていいのか、JR分割民営化体制が変わらない限り、それらは、安全の「隠れ蓑」機関に成り下がる危険があることを指摘していないことだ。

また、教育のあり方の基本が、「基本動作・法令

- 1 - 2005年6月4日(土) 国 労 西 日 本 大阪市北区錦町2-2 国労大阪会館内 TEL:06-6500-1150 JNR1170000

国労の対策要求が「計画」に

**「安全性向上計画」に
反映した内容**

（組合）JR西日本の企業としての責任感について、全社輸送業務の最良の使役として、鉄道会社として利用者・国民の命と財産を安全に守るべき使命でありながら、今回事故と重大事故を何回も繰り返してその教訓が生かされてこなかった点に、企業としてきわめて重大な責任がある。一國

安全に対する基本理念

（組合）JR西日本の企業としての責任感について、全社輸送業務の最良の使役として、鉄道会社として利用者・国民の命と財産を安全に守るべき使命でありながら、今回事故と重大事故を何回も繰り返してその教訓が生かされてこなかった点に、企業としてきわめて重大な責任がある。一國

NRU

国労西日本

国労西日本本部
No.123
発行責任者 上村隆志
編集責任者 仲井 孝

2005年6月8日

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 垣内 剛 殿

西日本旅客鉄道労働組合
中央執行委員長 森 正 晴
国鉄労働組合西日本本部
執行委員長 上村 隆志
建交労西日本鉄道本部
執行委員長 山本 憲 三

J R 福知山線 運転再開に関する三組合共同申入れ

5月31日、安全性向上計画を私たち三組合の合意のもと、国土交通省に提出してきました。

J R 福知山線の運転再開について、ATS-P型の設置工事も完了し、国土交通省の検査も予定されていると認識していますが、これまでの臨時労使安全会議での私たちの再開ダイヤに関する意見反映を検証する意味でも、下記の内容について申入れを行いますので誠意ある回答を求めます。

記

1. 運転再開に際して、ご遺族、沿線住民に誠意ある対応を図られたい。
2. J R 福知山線の運転再開にあたっては、安全確保とご利用になられるお客様の不安解消、そして事故発生線区を乗務する乗務員の精神的な動揺を軽減する意味から以下の内容を反映されたい。
 - (1) 制限速度に関しては、当分の間、従来の制限速度を下回った速度とされたい。

と

三労組が率先して、再びのスピードアップを前提に申入れ！ これが14日のJR西日本の徳岡研三・鉄道本部長の会見発言（以下）
「95キロの制限速度は遺族の気持ちを配慮した感覚的な速度。従来の120キロでも安全上問題ない」
「来春ダイヤ改正で再び制限速度を引き上げる」
 というJR西日本資本の安全拒否の方針を資本の先兵となって推進したのだ！

遵守の徹底」と事故責任を個人転嫁しようとしている点、管理者の強力な「指示・命令」権の確立や現場長権限の強化・維持にある点を、不問に付しているところに分割民営化体制に屈している姿が浮かびあがっている。

国労西日本本部の第3の問題点は、本部「対策要求」5月9日付で要求している「運転再開に当たって、100%安全を確保した後、行なうことを求めていきます。」としたうえで、「緊急に求める設備改善」として、
(1) ATS—P形の設置 (2) 脱線防止ガードの設置 (3) 車体フレームの強度化をあげているが、現場線路には、脱線防止ガードはない、3級線の線路構造のままで緩和曲線長も60mのまま、これで「100%安全を確保」したと言えるのか。

それどころか、14日の再開発表の記者会見の席上、JR西・徳岡鉄道本部長は、「遺族感情を考えて再開から当面は最高速度は95km/hだが、来年3月ダイヤ改正時には120km/hに戻す」と言い放っているが、実はその前に上村委員長は、6月8日「運転再開に関する三組合共同申し入れ」で「制限速度

に関しては当面の間、従来の制限速度を下回った速度とされたい」と事前に同意を与えていたのだ。完全にJR西の経営方針と一体化して、その先棒を担いだ「申し入れ」だ。

国労近畿地本の集会や各級機関の現場組合員の意見を踏みにじっている。

労働組合の最低の設備要求が踏みにじられているのに、「国労要求が反映した内容」などとよくいえたものだ。

国労西日本本部の第4の問題点は、どこの労働組合も要求しない「動力車乗務員の勤務」の改正について、国労西日本本部が要求していないことであり、国労西日本本部が今回の事故原因と本気で闘おうとしていないことの何よりの証左だ。

今回の事故原因が乗務員の要員不足、そこからくる休日出勤の強要、長時間・高密度・長距離運転、そこからくる「過労死状態」、これらが事故の引き金を引いたのではないのか。「労務施策のみに事故原因があるのではない」といっているながら、肝心要のハンドルを握っている乗務員の労働条件の改善を要求していないことは、闘わないということだ。

6. 6・26尼崎集会から、安全闘争をまきおこし 事故許すな、鉄建公団訴訟勝利7・15日比谷1万人集会へ

6月26日、私たち国労の現場労働者と、鉄建公団訴訟原告は、「闘いなくして安全なし！1047名解雇撤回！JRに事故責任あり6・26尼崎集会」を開催します。

国労有志など現場労働者が調査・研究した報告を持ち寄り、事故の真相を究明し、JR現場からの安全闘争を構築していく出発点とするものです。その主な報告は、次のとおりです。

(1) 基調報告…「国鉄分割・民営化こそ事故の原因」

(2) 線路構造の問題…2級線なのに3級線の線路構造のまま

(3) 保安装置…ATS—Pがついたら安全なのか

(4) 乗務員の勤務実態…過酷な乗務員の勤務実態が事故を引き起こす

(5) 今も続く日勤教育

(6) 鉄建公団訴訟原告からの特別報告

6・26集会に結集し、安全闘争を現場から巻き起こし、労働者の安全要求を踏みにじる国労本部・西日本本部を打倒し、国労を再生しよう。

そして、鉄建公団訴訟原告は、1047名の解雇を撤回し、国労を破壊し安全を破壊してきたJR体制を変えるために「JRに復帰する」と固い決意を固めている。この鉄建公団訴訟原告とともに、6・26集会を成功させ、7・15集会に全国から結集していこう。すべての国鉄労働者の皆さん、ともに闘いましょう。