

# 第48回全支部青年部長会議開催!

## 18春闘「大敗北」総括の認識が

### 合わずに課題が残るもの

## 秋のたたかいで実践してきた

### 成果や教訓を共有化!!



12月7日、第48回全支部青年部長会議を開催し、支部青年部長・地本青年部代表者が結集しました。JR東労組を取り巻く情勢について認識

一致を図り、12地本青年部が総団結し、現実を突破していくためにも、秋のたたかいで実践してきた成果や教訓を共有化しました。秋のたたかいで掲げたスローガン「事実と真実から18春闘を総括し、青年部員の『信頼回復』と『組織強化・拡大』に向けて奮闘しよう!」に基づき、18春闘の主体的総括なくして、次なるたたかいには進めないことから、12地本青年部が「心ひとつ」にできるよう18春闘の総括議論を行いました。

多くの支部青年部・地本青年部の仲間から「青年部員の声に耳を傾けず、スト戦術行使が先行してしまっただけ」「JR東労組の信用を失い、青年部員に大きな不安を与え、3万人以上の脱退者を生み出してしまった」「18春闘の妥結結果は求めていたものではなかった」「大量脱退者を生み出してしまったことは大敗北である」等、18春闘において自ら向き合った総括を行うとともに、定期委員会等でも青年部員との議論を通じて「大敗北」であった

ことを総括してきたことや、今後の組織強化・拡大に向けて実践していく決意も語られました。

一方、18春闘の「大敗北」は、定期大会や青年部定期委員会でも議論し確認してきましたが、「18春闘は、大敗北でも大勝利でもどっちでもない」「自分が総括できていない」「時間がなくて支部青として総括が出来ていない」との見解が一部から示されました。18春闘妥結以降、9ヶ月が経過する現在でも、総括視点について自ら整理することができないばかりか、支部青年部としての総括もやりきれないとの主張が出されました。そのような中で「組合員・青年部員の声から大敗北であると主体的に総括し、脱退させてしまった組合員・青年部員と向き合っている」「そもそも総括が出来ていない」というのはおかしい」等、認識一致を図ろうと努力した仲間もいました

が、大変残念なことに一部の地本青年部、支部青年部と認識一致を図ることが出来ませんでした。



組織強化・拡大に向けた実践では、脱退させてしまった仲間と向き合ってきた現実について報告があり、継続して総力を挙げて実践して



いくことを確認しました。水戸地本青年部内では、「大宮地本では指名ストを5名しか決意しなかった」という事実と全く異なる情報

報が流されていることが明らかにになりました。どこから出回っているのか調べ、全支部青年部長会議で報告するようになっていましたが、報告された内容は不十分であることが確認されました。さらに八王子地本青年部には、不正行為をした役員の辞任について、正しい事実関係が伝わっていないため議論を求めていましたが、不十分であることが確認されました。

そして、真実公社なる所が開設しているホームページ「真実の声」は、組織破壊ホームページであることを改めて全参加者で確認しました。また、会議に参加した仲間、懲罰的な日勤教育や強制転勤など個人に責任を押し付けることを許さず、たたかい続けるために、幟布を作成し盛岡支部青年部に手渡ししました。安心して働ける職場をめざし、共にたたかいていきます!



# 羽越線脱線転覆事故から13年 異常気象時代に突入した今だからこそ 命を守る実践と議論をつくり出そう!!



2005年12月25日19時14分頃、羽越本線の北余目駅～砂越駅間の第2最上川橋梁付近において、特急「いなほ14号」が脱線転覆し、5名のお客さまがお亡くなりになり、乗務員含む33名の方が負傷する事故が発生しました。制限速度を守っている中で、ダウンバーストと呼ばれる局所的な突風が吹いたことが、航空・鉄道事故調査委員会の調査を通じて事故の原因として明らかになっています。事故後の会社の対策として、早目規制の実施や風速計・暴風柵の整備、ドップラーレーダーの設置・活用などが行われています。

制限速度を守っていたにも関わらず発生した事故であり「どのようにして命を守るのか」と、多くの職場で安全議論を積み重ねてきました。

当時、新庄運転分会では、第2最上川橋梁だけではなく、乗務する各線区において「自分たちの運転」について改めて考え、議論しました。若手乗務員は、制限速度やルールを守っていれば事故は起きないという認識があり、大雨・強風など速度規制が実施されていなければ、自らの感覚で速度を落とすことは、ほぼありませんでした。

事故発生後、先頭の1両目に乗るお客さまが減ったことや、落書きがアニメの内容から事故現状を物語る言葉の落書きに変わったことも、受け止めてきました。また、遺族の方の「状況判断ができる教育訓練」「大幅な減速で運転されれば、脱線しても犠牲者は出ることがなかったのではないか」という声に、真摯に向き合ってきました。

分会で議論し、危ないと感じたら速度を落とすことが命を守ることにつながるという結論を出し、速度規制が実施されなくても、現場の状況を指令に伝え、速度を落として運転することを徹底しました。いたずらに列車を遅らせるわけではないことを現場長に伝え、共に安全を創り出していく立場を鮮明にしました。議論は、乗務員だけにとどまらず、駅の仲間とも議論を積み重ねました。なぜなら「羽越線の脱線事故以降、運転士がビビっていて列車が遅れてくる」「山形新幹線つばさの接続案内など、



苦労しているのは駅の俺たちだ」との話があったからです。現場の苦労を受け止めつつ、命を守ることの必要性を相互に納得するまで議論し、システムを超えて命を守る安全行動を創り出し、風土として築いてきました。そして、決して安全に対して妥協をしない意志を持つ仲間へと高めてきました。

2005年4月25日の福知山線脱線転覆事故以降、自分の内にある運行優先体質と向き合い、「危険と感じたら列車を止める」勇気を持ち、各職場で、安全レベルを高めてきました。

2011年3月11日の東日本大震災では、マニュアルを超えて判断し、命を守り抜いたことが教訓です。今年の9月に発生した台風のときには、昨年の倒木に衝突した事象の経験を活かし、倒木が予想される場合、速度規制が実施されていなくても、手前に停車できる速度で運転することを八戸運輸区分会で築き上げています。(緑の風 第687号参照)

労働組合として安全議論を創り出すことは非常に重要です。異常気象時代に突入した今、改めて「命を守るための実践と議論」を積み上げていきましょう!!

### 羽越線脱線転覆事故の遺族の方の声 (2006年12月26日 山形新聞より一部抜粋)

一カ所の風速計の数値だけで安全を判断せず、状況判断ができる教育訓練がなされていれば、当時の状況下では大幅な減速で運転され、たとえ脱線転覆しても犠牲者が出ることはなかったのではないかと残念でなりません。安全対策については、具体的に実施していると聞き及んでおりますが、公共交通機関がいかなる異常現象でも、人命に関わる事故を防がなければ、使命を果たしたことにはならないと思います。気象情報に基づく安全輸送の在り方や、運転者の状況判断の教育実習も徹底して行ってほしいと願う次第であります。

