



JR東労組 (東日本旅客鉄道労働組合)
 〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷5-24-1
 東日本旅客鉄道株式会社 代々木総合事務所 5階
 電話 03-5315-0941
 2023年8月20日
 第752号
 発行人 佐藤英樹 編集人 湯ノ目亜矢子
 毎月1回20日発行/一部20円
 (組合員の購読料は、組合費に含む)



JR東労組ホームページは
 ←こちらからアクセス
<http://www.jreu.or.jp/>

安全哲学の再確立に向けて



第1回安全セミナー開催!

8月17日、本部は「第1回安全セミナー」を100名を超える参加者(リモート出席を含む)で開催しました。

セミナーでは、本部から問題提起を行い、その後「内房線での感電死亡事故」について千葉地本工務部会、「大船駅構内での異線現示・異線進入」について国府津運輸区分会、「東京駅での両ドア開扉」について大船運輸区分会から、それぞれ原因究明委員会報告を受け討論を行い、安全に対する職場諸問題や私たちの課題を深めました。

現在、JR東日本の「安全」が根幹から揺らいでいます。事故・事象を責任追及で終わらせることなく、私たちJR東労組の「職場からの挑戦」で「責任追及から原因究明へ」の安全哲学の再確立と働きやすい職場をつくり出していかなければ、自らの命、仲間の命、お客様の命を守ることができません。今後、10月に第2回、12月に第3回を開催し、安全に拘って議論を継続してつくり出していきます。

第1回 安全セミナー 主催者あいさつ 佐藤英樹中央執行委員長

東海道線・大船駅構内 列車と電化柱の衝突は重大事故だ!

安全輸送に向けて大変暑いなか奮闘している全組合員の皆さんに感謝を申し上げます。会社は常に責任追及で組合員・社員の問題に切り縮めることや、「ミスをしたら次はないぞ!」と組合員・社員に約束させて異動の理由にすることや、その過程では人間破壊のハラスメントや脱退懲罰がおこなわれていることに如何にたたかうか、如何に組織破壊とたたかうか、自らの姿勢が問われていると受け止めなければ攻撃に立ち向かうことはできません。

私からは、8月5日に発生した「東海道線・大船駅構内 列車と電化柱の衝突事故」で現地に入り、横浜地本の皆さんと一緒に議論することができましたので、これまでのたたかいについて報告します。

一歩間違えば大惨事になっていた!

発生日時は8月5日(土) 21時24分ですが、平日や通勤時間帯だったら決してこのような状況では済まなかったと思います。

ニュースでは、当該列車を中心に旅客救済をおこなったことや、タクシーを明け方まで待つ乗客の様子が報じられていましたが、実は電化柱と衝突したことによって周辺を走行する列車もかなりの本数が駅間に停車する事態になりました。列車影響は15万人と報じられていますが、多くの乗客に迷惑をおかけしたということだけでは済まされない、報道や会社発表では細かく触れられていない現実を見逃してはならないと思っています。

私は偶然、東海道線・戸塚〜大船間に停車した列車に乗車していました。幸いに車内は空いていたので座席のロングシートで横になる人や、家族と「電車が動かないから、いつ帰れるかわからない」という会話を聞かれました。暑間の気温35度を超えたら、車内は蒸し暑いながらも窓を開けて何とか対応できました。仮に通勤時間帯で15両

編成に3000名以上の乗客がいたとしたら、とんでもないパニックになっていたと思いますし、車掌の車内秩序の放送では収集がつかない大惨事になっていたと思います。

降車誘導がなされ、恐らく多くのお客さまは車両から降車したら自力で家に帰るか、家族の迎えを待ちわびるか、とりあえず駅に向かう選択をしたと思います。私は大船駅に向かいましたが、地図アプリを見ながら徒歩で夜中に知らない道を歩くというのは本当に孤独でした。駅までは30分以上歩きましたが途中で、男性が携帯電話のバッテリーがなくなり地図が見られなくなり困っていたので、「一緒に駅まで行きましょう」と2人で夜道を歩きながら「東日本大震災もこんな感じだったんですね」「もはや災害ですね」「忘れられない経験ですね」と会話をしました。藤沢市役所では夜中に数百人のJR利用者を救済したという報道もありましたが、この事故を会社としてどのように受け止めるのかということは、私自身の経験やJR東労組の姿勢次第ではないかと考えました。

現地対策本部を設置し、組合員の皆さんと現実把握と事故の重大さを一致

翌日8月6日、JR東労組として現地対策本部を横浜地本の皆さんと設置し、現地踏査をおこなった状況を確認しました。事故現場は支障物もきれいに撤去されており、本当にこの現場で事故が発生したのかというぐらいの印象を受けました。現地対策本部には一睡もしていない組合員が駆けつけ、リアルな状況報告とこの事故に対する全体像を組合員みんなの力で把握することができました。集まるだけでも大変ですが、さまざまな視点から問題を深めることができるというのはJR東労組の強みであると実感しました。

会社は「記者会見」をおこないましたが、私たちが掴んだ現実とは大きな認識の差を感じました。駅で働く組合員からの報告ですと、6日は運転整理が若干おこなわれていたものの「何ごともなかったように」東海道線が運転されていたこと

に違和感があったということです。「何ごともなかったように」という雰囲気を感じてしまっているのではないかと感じました。

現地対策本部では、「電化柱の傾き具合によって電化柱が運転士に突き刺さっていたり、脱線転覆していた可能性がある」「川崎駅構内・京浜東北線脱線転覆事故を思い出した」「神田〜秋葉原間の電化柱倒壊事故を思い出した」「多くの死傷者が出たかもしれない」「車両の天井に相当な勢いで電化柱が倒れ、車両が歪み、乗客がさらに乗車していたら命を落していたかもしれない」「天井に固定されている吊革が落ちていた状況を見たら相当な衝撃があったのではないか」という意見が出されました。明らかにこの事故は「命を奪いかねなかった重大事故」であり、その危機感を全国に発信することが、現地対策本部の役割であると認識しました。

議論を積み重ねながら背後要因をつかみ、安全第一の職場をつくり出そう!

この事故に対する中央執行委員会「見解」を8月9日に発出しました。会社幹部は「凡事徹底」「仕事のABC」(Aあたりまえのことを、Bバカにしないで、Cちゃんとやる)とも言っています。私は「一番欠けているのは「当事者意識」だ」と思います。安全は系統問わずJR東日本で働く私たち一人ひとりに降りかかる問題です。JR総連の仲間から、「JR西日本でも日勤教育の期間や形は変わったけれど、福知山線脱線事故以降も懲罰的社員管理は変わっていない」と提起を受けました。「JR西日本もJR東日本も何も変わらない、むしろJR東日本の社員管理はJR西日本以上に強化されている」ことをはっきりさせて、私たちが会社姿勢に立ち向かっていかないと「お客さま、組合員・社員の命を奪ってしまうことになり」と確定することが重要です。安全哲学の再確立を言葉として語るのではなく、実践しながら現実を切り拓いていくことがありませんか。



先日、自宅の草刈りをした。シヨベルや刈込ばさみ等を使って、クローバーを根から掘り起こし、多くの雑草を刈り取った。雑草だらけのうっそうとした状態から、土むき出しの状態に変わった▼この庭は当初、人間によって描かれた「小さなきれいな庭」へと作られた。しかし、手入れをしなかったために、芝生はクローバーに侵食され、雑草により花壇から花が見えなくなった▼草刈りをする前の庭の見たを変えれば、芝生の中にクローバーが生き活きと育ち、花壇にも雑草が元気に生えている状態であった。花壇に生える雑草は多くの虫たちの住処になっていた。この「小さなジャングル」には、カマキリ、バッタ、ダンゴムシ、ミミズ、コガネムシの幼虫など多くの生命が育っていた▼四つ葉のクローバーは人々に幸せをもたらすとも言われている。その時々状況や人間の都合で取り扱い方が変わってしまう。その植物もみんな名前を持っている。自然の中で生きる人間として、一面ではなく、多面的な見方や考え方ができる生き方をしたい。

(K・S)