東風

パワハラ・不当労働行為に終止符を！ 八王子地本のたたかいを自分のことと捉え、風通しの良い職場をつくり出そう！

9月26日、静岡地方裁判所は、58年前に静岡県内で一家4人が殺害された事件で死刑が確定していた袴田巌さんの再審公判で「無罪」を言い渡した。そして検察は、この判決に控訴しないことを明らかにした。

判決では捜査機関による証拠のねつ造も認定され、事件を担当した静岡県警の元捜査員は記者の問いかけに対して自宅のドアを閉ざし、何も語らなかったようである。捜査当局がつくった証拠で有罪となり、裁判所がその判断の誤りを正すこともなく、袴田さんは半世紀近くを拘置所の独居房で過ごし、死刑確定から44年以上も戦い続けてきたのである。その責任は誰が取るのだろうか。

そもそも袴田事件とは、1966年6月に静岡県清水市で、一家4人が殺害されたことに対し、えん罪をかけられた事件である。犯人として逮捕されたのは、当時30歳の袴田巌さん。この事件は、日本の司法史上で最も有名なえん罪事件の一つでもある。しかし、袴田事件とも思えるような事象が、JR東日本会社内でもいくつか発生している。

懲罰的日勤教育によって未だうつ病・適応障害で苦しめられている組合員。一部管理者による人格否定や、人間破壊の強制転勤によって苦しめられた組合員。そして、管理者のミスを押し付けた懲戒権の濫用と言うべき二重処分をされた組合員。年休申請を無かったことにされ、厳重注意となった組合員等々。人格破壊の不当労働行為やパワハラ等は、収まるどころか悪化の一途を辿り、未だ多くの仲間たちが苦しめられている。

最近では、八王子支社管内の駅で勤務していた組合員が激高した管理者から突き飛ばされ、立ち上がれないように首元あたりを押さえつけられたため、苦しさと恐怖のあまり管理者を振り払った。これはどう考えても〝正当防衛〟である！しかしその約3ヵ月後、「管理者を突き飛ばし傷害を負わせた」という理由で出勤停止20日間の処分と出向が命じられた。

その後、出向となった当該組合員は、パワハラを行った管理者が労災を申請したことに伴う「第三者行為災害報告書（8月9日付の文書で8月30日が提出期限）」への記載を、9月27日に八王子支社から求められたのである。この報告書は労働基準監督署から委託された弁護士事務所から出されたもので、「提出期限までにご返信いただけなかった場合は、貴殿のご意見等は反映されず、相手方の意見をもとに本件災害の過失割合等が決定されることがある」と記載されていた。

しかし、不明な点が多く、組合員は労働基準監督署から労災の手続きを委託されている弁護士事務所へ電話した。すると、弁護士事務所は「会社から8月26日、9月12日、9月30日と3度にわたって書類の作成に時間を要していると連絡があった」「組合員は退職し、すでに転職しており会社にいない」とのことだった。改めて八王子支社に問い合わせると、弁護士事務所の言っていることを否定した。

結果、退職については弁護士事務所の認識の違いであったようだが、事実が事実として正しく伝えられず、被害者が加害者にされてしまうといった恐ろしいことが起きている。本人からしてみれば、会社から一切連絡がされず、書類が放置されていたという説明は虚偽であり、その上、退職し転職したことにされ、不信感は増大した。

このような問題ももちろんだが、最近では、東北新幹線で車両の連結部分が外れたことについて東北本部長が謝罪した。そして、輪軸組み立て作業をめぐる不正の発覚などで、安全性が問われる不祥事が相次いでいることについて、社長が謝罪した。私たちは安全第一、職場第一の視点から職場で発生している問題について発信してきているが、会社は聞く耳を持たない。今後も言うべきことは言っていくが、社内における緊張感があまりにも欠けていないだろうか？あらゆる職場現実を直視し、正すべきことは正していくことを積み上げることが重要だ！と声を大にして訴えていく。

2024国際鉄道安全会議

9月18～20日、「2024国際鉄道安全会議」がオーストリアで開催され、JR東労組　加藤委員長と佐々木副委員長が出席し、JR総連の武川書記にご協力いただきました。

オーストリアの鉄道労組と意見交換！

今年は初の試みとして、会議前日（17日）に国際鉄道安全会議へ出席する労働組合のミーティングが設定され、JR東労組とオーストリアのVidaユニオン（運輸・サービス産業の労働組合）との間で意見交換を行いました。加藤委員長は、JR東労組の概要や安全を中心とした取り組みを紹介し、Vidaユニオンからは組織概要のほか、国境を越えて走行する場合の乗務員の労働時間管理の課題について述べられました。国によって文化やルールに違いはあるにせよ、労働組合同士の意見交換が有意義であることを双方で確認し合いました。

提言① 新幹線の安全と自動運転

国際鉄道安全会議の初日（18日）は、「新幹線の自動運転及び無人運転は「安全上」可能か！」と題して、佐々木副委員長が郡山駅にて発生した新幹線の大滑走の事例を用いて、新幹線の自動運転及び無人運転に対する問題意識を発信しました。

【提言の要旨】

科学技術が発展する中で新幹線の自動運転や無人運転が実用化に向かっているが、新幹線の滑走、架線垂下、機器の破損等のトラブルが発生している。自動運転・無人運転を行うにはリスク管理を十分に行われなければならず、現時点においては自動運転実施後もマニュアルブレーキの介入や異常時における旅客救済を行うために乗務員の乗車が必須となっている。また、「安全」と「安定」は矛盾関係にあることから「新幹線を止めない、遅らせない」ではなく、「安全こそが第一である」ことの打ち出しが必要である。

提言を聞いた参加者からは「働く人を大切に考えていることが伝わる発表だった」等の意見をいただきました。会期中の9月19日には、高速で走行中のはやぶさ・こまち号の列車分離が発生し、まさに新幹線の安全が崩壊しています。偶然ではなく、起こるべくして起きたと捉えて原因究明しなければ、お客さまの「命」をも奪いかねない大事故が発生してしまいます。

提言② 効率化施策と技術力について

最終日（20日）には、「安全よりも運行優先体質が鉄道業に何をもたらすか？職場で感じる疑問から目を背けず『責任追及から原因究明へ』の安全哲学の再確立をめざし、安全第一の職場風土をつくりだそう！」と題して、加藤委員長からJR東日本発足以降の効率化によって安全や技術力が失われつつある現実を発信し、「現場からの視点を発信してくれて良かった」等の声をいただきました。

【提言の要旨】

効率化の進行と共に技術力が低下しているほか、事故に対する姿勢も「事前防止」ではなく「発生主義」に切り替わっていると思わざるを得ない状態で、強い危機感を持っている。また、昨年末に「新幹線を止めない、遅らせない」「利益の最大化に向けて構造改革に取り組むと共に増収・コストダウンを続け『稼ぐ』ことにこだわる」との会社掲示が出されて以降、トラブルが後を絶たない。職場で感じる疑問から目を背けずに安全哲学の再確立を図り、安全第一、現場第一の企業風土を創っていく。

「責任追及から原因究明へ」の安全哲学を職場から再確立しよう！

今年の国際鉄道安全会議は、35ヵ国から300名が参加し、プレゼンを含めた発言者89名から幅広いテーマで報告・問題提起が行われました。その中で、JR東労組は職場現実に即して2つのテーマで問題意識を発信することができました。

科学技術の進展の中、鉄道は世界的に大きな変化を迎えていますが、JR東労組として職場の現実から目を背けず「責任追及から原因究明へ」の安全哲学の再確立を図り、安全第一、現場第一の企業風土を創るたたかいを推し進めていきます！