【参考】

ＪＲ東労組報告

労働組合と鉄道の安全 より

国際鉄道安全会議（一九九〇・一〇・三〇～十一・一　東京・池袋）

……

私たちの安全への努力のひとつの出発点は、一九八八年十二月五日の東中野駅での列車追突事故でした。この事故は駅に停車中の先行列車に停止信号を突破した後続列車が追突したもので、衝突により乗客一人と運転士が死亡しました。死亡した運転士はＪＲ東労組の組合員でした。

この事故はＪＲとＪＲ東労組がはじめて遭遇した、そして今日まで唯一の死者を伴う列車事故です。私たちは労働組合の内部でどのようにしたらこの種の事故を防ぐことができるかを真剣に討議しました。

ところが、われわれがそこでただちに直面させられることになったのは、**ＪＲ東日本**のなかで行われている事故**当事者への厳しい責任追及**の現状と、そこから生み出される経営者・管理者への大きな不信感でした。

事故が発生すると、管理者は「誰がやったのだ」と、まず関係する当事者を探します。そしてその「不注意」をなじり、場合によっては事故への「反省文」を書かせ、乗務停止などの「処分」を行います。他方、周りの者には「基本動作の励行」という決まり文句を繰り返すというのが、当時多く見られた現実でした。

この背後には「当事者がたるんでいるから事故が起きた」という認識があります。そこで「たるみ」をなくすために、不幸にして事故に巻き込まれた当人を厳しく処罰し、「みせしめ」とすることで現場に緊張感を与えようという考えにつながって行くのです。

こんなことでは、とても安全についてまじめに議論する気になれない、というのが組合員の率直な意見でした。だれも事故を起こしたくて起こしているわけではありません。まじめに働いているなかで、たまたま、何かの不幸な偶然が重なって事故に遭遇するのです。事故の当事者というのは、たまたまそこに居合わせてしまった不幸な個人であって、本人の過失は人間の本性に根差した避けがたいものである場合が多いのです。

だから、いくら厳重な処罰が行われ、精神面での対策がどれだけたてられても、やがて同種の事故は必ず発生するのです。

事故に巻き込まれた個人を罰することで一件落着としてしまったら、それは安全をつくりあげるうえでは無に等しい行為だと言わざるをえません。

私たちは、安全の確保という課題について抜本的に考え直す必要を痛感しました。これまでの

常識をうち破り新たな視点から取り組むことが必要だと判断しました。一九八九年初めのことです。

私たちは三つの方向で取り組みを開始しました。

第一は、経営協議会の場での労使間の真剣な討論です。

第二は、日々の安全を担っている職場組合員の間での日ごろ感じている問題点をめぐる討論の組織化です。

第三は、他の産業や外国の経験に学ぶ努力です。

…私たちは経営側に真正面から議論を挑みました。当事者の責任追及が果たして安全の確保に役立っているのかどうかを問い、現場社員への信頼を基礎とした事故への対応を確立すべきことを提起したのです。

何回かの議論を経て、安全の確保のためには発生した事故にたいする責任の追及ではなく原因の究明と対策の実施こそが必要であり、安全対策への社員の信頼感を取り戻さなければならないという合意が形成されました。その端的な現われが一九八九年四月からの事故の呼び方の変更です。そこでは国鉄時代からの**「責任事故」**という呼び方を原則的に廃止しました。「原則的」というのは、運輸省令に定められた「責任事故」の呼称を残さざるをえなかったからです。

「責任事故」という呼び方には、すでに当事者が「たるんでいたから」「不注意だったから」起きたというような価値判断が含まれています。しかし、事故の実態やその主役である人間というものはそんなに単純なものではないのですから、こういう呼び方はそれ自体として大きな問題をはらんでいます。そこで、ＪＲ東日本においてはこの呼び方をやめようということになったのです。少し大袈裟な言い方をすれば、これは日本の鉄道の歴史のなかでひとつの転換点を画する出来事でありました。…

第二の取り組みの方向は現場での討論の組織化です。

私たちは安全を第一線で支えている現場の仲間に日頃感じていることを率直に出し合い、討論することを呼びかけました。この討論の成果を持ち寄り、ＪＲ東労組は一九八九年九月にはじめての**「安全シンポジウム」**を開催しました。そこでは、各地の職場から、発生した事故をめぐっての討論や研究の成果、職場の現状や組合員の感じている問題点をめぐる報告、労働組合としての独自の取り組みの経験と教訓などが報告されました。そしてその内容をもとに労使の代表と安全の専門家によるパネルディスカッションが行われ、**責任追及から原因究明へ**という、事故に立ち向かう姿勢の転換を鮮明にしました。

この「第一回安全シンポジウム」により、ＪＲ東労組のめざす安全の取り組みの方向がはっきり固まり、さらに多くの職場で組合員による討論と実践が活発化しました。こうしたその後の一年間の取り組みをふまえ、今年十月にも一二〇〇人の組合員を集めて「第二回安全シンポジウ

ム」を実施しました。…このような職場からの討論と問題解決のための具体策の提言はＪＲ東労組の運動のひとつの特徴をなすものです。ＪＲ東労組は発足以来、みずから率先して様々な具体策を提起し、その実現のために経営陣としっかり議論することを運動の方向としてめざしてきました。そしてそのための会議を一九八八年以来毎年開催しています。

たんに経営側からの問題提起を待つのでなく、組合側から経営の様々な分野について職場の経験をもとに積極的に検討を加え、自分たちの未来を切り開く将来像を具体論において提起してきたのです。この伝統の上に、安全をめぐるこのような討論も実現できたと言えましょう。

第三の取り組みの方向は、安全のための施策について**他の産業や外国の経験から学ぶ**ことです。昨年の安全シンポジウムでは早稲田大学の黒田勲教授や運輸経済研究センターの角本良平氏から数多くの貴重な意見をいただきました。また今日この後ゲストスピーチをいただきます柳田邦男先生の著作から航空における安全追求の努力について多くのことを学ばせていただきました。

…鉄道以外の産業分野で長年にわたって積み上げられてきた安全への努力からは今後も多くのことを学ばなければならないと感じております。…また、フランス国鉄の一九八八年の連続事故をめぐる様々な報告からも多くのことを学びました。

こうした努力のなかから、今回の国際鉄道安全会議の構想は浮かび上がってきました。広く世界の鉄道の経験から学び、より安全な鉄道を築くための方策をさらに豊かなものにしたいという考えから、私たちはＪＲ東日本の経営陣にこのような会議の開催を呼びかけました。これに経営陣が快く応えたことによりこの会議は実現されたのです。…

安全を追求するうえで労働組合に何が問われているかという点をめぐり、私たちが得た結論のいくつかを報告いたします。

第一に、鉄道は巨大なシステムであり、ますます複雑化し巨大化しています。このシステムの一方の構成要素たる人間は、弱く間違いを犯す存在です。この人間の犯す間違いが事故に結びつくことのないシステムを工夫し、つくりだすことこそ問われているのであって、間違いを犯した人間を**処罰すること**は安全の構築には何ひとつ役立ちません。

安全を担っているのは一人ひとりの人間です。人間は完璧ではありません。しかしまた「完璧」をめざして努力するのも人間です。まさに安全はこの努力にかかわる問題なのです。

にもかかわらず企業の組織、管理機構というものは、事故に際してともすれば個人への責任追及へと走りがちです。組織が硬直化し、官僚化すればますますその傾向が強まります。労働組合は管理機構が陥るこの偏りを常に監視し、チェックしなければなりません。これが安全の領域において労働組合に問われている第一の点です。

労働組合がこのチェック機能を十全に果たすためにも、経営のあらゆるレベルで**率直で自由な**

討論が保障されなければなりません。労働組合が各レベルで言うべきことをしっかり言い、企業内の自由で活発な討論を保障しなければならないのです。そのために必要な条件は、企業からも外部の勢力からも自立した、しっかりした労働組合の存在です。これが私たちの**第二**の結論です。

ある会社の幹部が「安全は経営の課題であり、労働組合がかかわるべきことではない」という発言をされているようですが、それはたいへんな間違いと言わざるをえません。一人ひとりの人間とその努力に関わる問題である安全を、経営陣からの一方的な命令で達成できるなどと考えるのは、とんでもない思い上がりであります。まじめで率直な討論に裏うちされた労使の真剣な努力によってはじめて安全への礎が築かれるのであります。

第三に、この努力の基礎にはヒューマニズムがなければなりません。乗客や仲間の一人も傷ついてはいけないという心が安全を求める基礎になければならないのです。

…国労は組合員を事故から守るための具体的措置よりも、国鉄の分割民営化によって事故が増えたという虚偽の宣伝に力を注いできました。政治目的が組合員の生命に優先する労働組合のあり方の非人間性が、国労組合員の死亡事故の連続として現われていることを指摘しなければなりません。

企業の経営は市場経済のなかで厳しい競争にさらされればさらされるほど、**競争の論理、資本の論理**に引きづられがちです。そのような危険にたいして**人間の視点**を代表するのが労働組合でなければなりません。

イデオロギーや外部の政治勢力の意向を代弁する労働組合にこの重要な役割を果たすことができないこともはっきりしています。

私たちは安全をめぐる自由で活発な議論を、企業においては労使の間で、国内においては異なる産業の間で、世界においては東西、南北を問わず、今後さらに促進しなければならないと考えています。そして、そのための最初の条件は、事故の当事者への責任追及を改めることだろうと思います。この点をこの会議を機会に、**世界の鉄道の共通の認識**にしたいと思います。…

（1990・10・30）