

# J R 総連通信

レールウェイはヒューマンウェイ

参議院議員 田城 郁



2012年9月7日 No.1060

全日本鉄道労働組合総連合会（JR総連） <http://www.jr-souren.com>

## J R西労の日勤教育裁判和解！

9月6日、J R西労の日勤教育裁判については、裁判所の和解勧告を受け入れ、裁判闘争を終結しました。以下、西労の見解を参照して下さい。

裁判闘争を支えていただいた各単組の支援連帯の取り組み、大変ご苦勞様でした。

### 日勤教育撤廃に向け

### 全職場からさらに闘いを前進させよう！

大阪高等裁判所は、2012年7月31日に日勤教育裁判控訴審の第3回口頭弁論を開廷し、「①8月23日9時45分に和解勧告を提起する②判決言い渡しは2013年1月16日15時からとする」と通知し控訴審を結審した。そして8月23日には、「被控訴人は控訴人らに対し、本件解決金として合計800万円の支払い義務があることを認める」などとした和解条項を提起した。私たちは、日勤教育裁判闘争の意義と今日的到達点を全組合員で再確認し、本日、9月6日にこの和解勧告を受け入れ、裁判闘争を終結することとする。

私たちは、2005年4月25日に発生したJR福知山線脱線事故で、「命令と服従」の社員管理の象徴である「日勤教育」が事故の背景要因であることを明らかにし、ストライキを含む戦術で会社と闘ってきた。しかし会社は「一部教育効果に疑義があった」などと居直り、社員への責任転嫁を続けた。私たちはこうした会社の姿勢を許さず、「債務不履行事件」として2006年4月27日に、当時264名の原告により「日勤教育裁判」を提訴した。

この闘いは、多くのメディアが取り上げ「日勤教育」は社会問題化した。そして2007年6月には、当時の航空・鉄道事故調査委員会が「最終報告書」を公表し、事故の原因を「インシデント等を発生させた運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分等を行い、その報告を怠り又は虚偽報告を行った運転士にはより厳しい日勤教育又は懲戒処分等を行う」という同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる」と認定した。さらに私たちは、街宣行動や口頭弁論の中で日勤教育の具体的実態を暴露し、実行行為者を追及してきた。会社は、私たちのこうした闘いによって、「日勤教育」の運用内容を変えざるをえなくなったのだ。

大阪地方裁判所による一審判決は、日勤教育についての会社の「広範な裁量権」を認定しながら、総額620万円の支払いと258名中61名の日勤教育を「違法行為」として組合員への人権侵害、身体・財産に損害を与えたことを認定した。しかし「既に運用内容や方法が改められた過去の日勤教育に関する不毛な論議をこれ以上続けることなく」などとした所見を付け加え、日勤教育の本質には触れずに会社と実行行為者の責任を隠蔽した。私たちはこうした地裁の所見を認めず控訴審で闘ってきたのである。

一方会社は、ヒューマンエラーに対する懲戒処分や他職運用の仕組みを温存し、いまなお「懲罰的な社員管理」を繰り返している。その結果、わが組合員を含め多くの運転士が士職を奪われ強制配転させられている。私たちは4月に国会要請行動を取り組み、こうした「懲罰的な社員管理」の是正を訴えた。ところがJR西労組前田委員長は、7月に開かれた第24回定期大会のあいさつで「JR西労は4月に国会議員会館でJR西日本の懲罰的な社員管理是正に関する陳情なるものを行い、私たちJR西労組組合員が自らの意志で乗務員から別の職場に移った事例を懲罰的転勤だと主張している」などと強制配転を「組合員の意志」とうそぶいて会社を擁護した。こうした御用組合官僚と会社との「癒着」により、現場管理者はいまなお日勤教育の中で「運転士を続ける根拠を示せ」「次はない」などとした人権侵害を繰り返しているのだ。

会社がこうした「懲罰的な社員管理」を繰り返す以上、JR福知山線脱線事故の悲劇がいつ繰り返されてもおかしくはない。また、この「懲罰的な社員管理」をかたちつくってきた「日勤教育」に関して、会社が真摯に反省しない以上、労使が歩み寄ることもありえない。私たちは、こうした裁判闘争の限界性を乗り越え、「営利優先・運行第一・社員への責任追及・労使癒着の不安定な企業体質一新」と、その象徴たる「日勤教育」「懲罰的な社員管理」撤廃に向け、安全闘争をさらに職場から前進させていくものである。

2012年9月6日

JR西日本労働組合中央執行委員会