

JRの安全・安定輸送確立・公共性確保、 採用差別問題の早期解決に関する申し入れ

【主な要請項目の根拠など】

■ 1 に関わって

国土交通省はJR西日本福知山線事故などを契機として、鉄道事業法「改正」(2006年)をし、鉄道事業者に「安全管理体制の確立」を求めました。JR北海道においても「運輸安全マネジメントに取り組んできた」(行動計画)としていますが、その後も、毎年、重大事故を引き起こし(別紙1参照のこと)、自ら業務を改善する能力(資金面を含め)の無いことを白日の下にさらしました。同時に、行政側においてもJR北海道を具体的に指導し、安全を確立するため業務を是正するに至りませんでした。JR北海道が今後の対策を具体化することは当然のこととして、国土交通省・鉄道局としても、安全確立に何が欠けていたのか、2006年「改正」内容を含め、どこをどのように変えていくのか対応が問われています。その際に、鉄道事業法「改正」にあたっての衆議院附帯決議を実行することが重要と考えます。

■ 1 と 5 に関わって

第2にJR北海道の労務管理の問題です。JR北海道は事故の背景の一つとして、安全を支えるため幹部と現場の率直な意見交換ができなかったとしています。何故できなかったのか、理由は明白です。国鉄「分割・民営化」に際し、全動労(現・建交労)は赤字の北海道を「分割・民営化」すれば、経営難によってローカル線は切られ、安全は蔑ろにされる、などの理由から反対しました。国鉄当局はこうした、全動労や国労に対し、採用差別を武器に徹底した組織破壊攻撃を行いました。それを目の当たりにした多くの労働者が、その後、JRに対して「安全を支えるにふさわしい業務のあり方」などについて、ものが言えなくなるのは当然のことであり、その結果がJR北海道に蔓延する「事なかれ主義」「前例踏襲主義」を作り出したのです。従って、採用差別事件の早期抜本的解決抜きに、「自由闊達な議論が行える職場」などできようがありません。

■ 1 と 2 に関わって

安全と業務委託拡大の問題です。JR北海道をはじめJR各社で業務委託会社に関連する事故、故障が数多く発生しています。JR東日本においても、ある工場では、業務委託先の社員が、工場を出た電車を「出張」と称して、出先まで追いかけて行って、「見落とした所」を点検しています。一方、JR側はそうした車両であっても書面上は「確認済み」としています。

JRはあくなきコスト削減のために業務委託を広げていますが、委託された職場の労働条件は著しく低下しています。教育不足と技術力の低下や、労働密度の強化により時間内に手が回らないなど深刻な問題が蓄積しており、業務委託の見直しが求められます。

■ 4 に関わって

東京電力・福島原発事故は7カ月が経過してもなお収束の見通しが立たず、放射能汚染は福島県だけでなく、東北・関東など広範囲にわたっています。JR東日本・JR貨物の車両は福島原発の20～30キロ圏内、さらにはそれ以外にも放射線が高い地域を運行しており、現場では、車両や施設の汚染とともに、車両の検査・修繕などに携わる社員の健康被害が危惧されています。当然、国民・利用者においてもJRの施設・車両の放射能汚染に対する関心は高く、動画サイトでは「首都圏を運行する電車内の線量を測定」する動画が流れています。こうした中で、建交労はJRに対し車両・施設の汚染度調査、社員の被曝検査などを求めています。各社とも「国の方向が決まらないので動けない」とし、なんら対策を取ろうとしていません。すでに国交省は「安全性に関し海外から懸念の声」が上がっているとして、4月の段階で「港湾における放射線対策」を策定しています。国民の安全を守る立場からも、早急に「鉄道における放射線対策のガイドライン」を策定するとともにJRへの指導強化が求められます。

■ 5 に関わって

JR不採用問題について北海道鉄道本部は7月21日、JR北海道に対して「全動労争議団雇用希望者報告書」を提出し、くり返し団体交渉の開催を求めて来ています。JR北海道は「報告書」を受け取ったものの、7社による「JR不採用問題に関する基本的考え方」を口実に、8月12日、交渉の席上、「団体交渉には応じかねます」と文書で回答してきました。これに対し、「剰余金の活用では政府に泣きつきながら、なぜ政府の要請には応えないのか」「JR北海道と本州3社は企業の性格が違う。JR北海道の株主は政府ではないか」などの問いに対して、何の反論もせずに沈黙し続け、自ら判断力ゼロの様相を呈しています。