

このところ、労働組合の存在感が特に薄いと言われる。企業は利益追求のため、時には暴走する。これをチェックするのが労働組合の使命なはずであり、社会的影響力の強い企業であればなおさらだ。ところが、不祥事、反社会性、そして事故への展開など、企業の抱える「ゆがみ」を組合も支えてきているとすれば、その存在価値を問われるよう。

利益優先が招いた大惨事

昨年4月25日、兵庫県尼崎市のJR西日本・福知山線で、満員状態の快速電車が脱線、転覆し、乗客ら107人の尊い命が奪われ、500人余が負傷した。事故現場の惨状は、マンシヨンに激突、大破・横転した列車がくの字型に折れ曲がるなど、TV映像を通じて生々しく伝えられた。今でも記憶によみがえってくる。

通勤時間帯を襲った史上最悪の鉄道事故であるばかりか、日本の航空史上最悪の事故となった1985年8月12日の日航ジャンボ機墜落事故(群馬県・御巣鷹山)、1995年1月17日に兵庫県南部を襲った直下型の大地震の阪神・淡路大震災と並ぶ大惨事となつてしまった。なぜかこれらの悲劇は十年ごとに繰り返されて起きたのは、単なる偶然なのだろうか。

JR福知山線の脱線事故は、当然ながら列車運行の安全性確保の論議がJRの組合などをはじめ各方面で巻き起こった。直接の事故原因は、「制限速度が時速70キロのカーブを110キロ以上で進入した」(国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の中間報告)とされた。しかし、こうした事故を起こした背景として、利益追求を最優先としたJR西日本の経営体質が浮き彫りにされ、「運転士(死亡)を異常な運転に駆り立

企業のゆがみ、次々発覚

企業の持つゆがみが発覚したのはJR西日本ばかりではない。

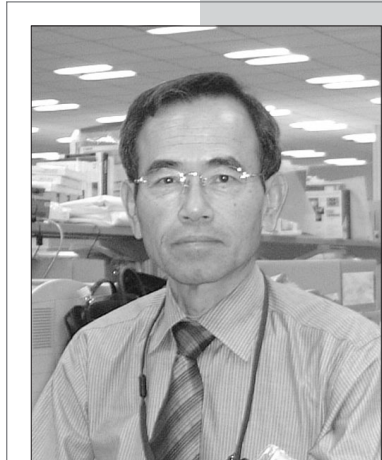
例えば、三菱自動車の長年にわたるリコール隠し。人命まで奪ったトラックばかりか、乗用車の欠陥隠しが発覚、目を覆うばかりの企業論理の欠如に消費者の不信感は、そう簡単にぬぐえるものではない。整備不良の車を売り続けてきた人命軽視の企業は、サッカーならレッドカードもので、「即、(市場から)退場」になつてもおかしくない。三菱自動車がクレーム隠しな

ら、UFJでは資料隠しが発覚した。金融庁の検査に対し、都合の悪い資料やデータを組織的に隠した悪質なものだ。元副頭取らが東京地検に逮捕されたが、金融界の社会的責任、法例順守の姿勢が改めて問われている。

SQUARE

トラブルの相次ぐ原発関係では昨年、作業員五人が犠牲となつた関西電力美浜発電所の蒸気噴射事故が記憶に新しい。運転中の事故としては最悪の事態となったが、28年間もの点検不整

組合は「チェック・アンド・バランス」に徹すべし



●時事通信社解説委員
大澤宏海 おおさわ ひろみ
1946年群馬県高崎市生まれ。早稲田大学卒業後、時事通信社入社。社会部次長、前橋支局長、編集委員、編集局整理部長、解説センター特信部長、編集局編集管理部長などを経て現職。

て、安全をないがしろにしてきた会社の体質こそが問題だ」と指摘されていた。さらに、JR西日本では、運転手の信号違反や停車駅の通過などのミスによっては一時的なペナルティを科したり、運転手を乗務から外して草むしりなどの再教育を行う懲罰的な「日勤教育」なる存在も明らかになった。

厳しい運行管理を強いる一方で、JR西日本は、競合する私鉄に対抗するため、定時運行、速さを売り物にした過密ダイヤ

備がたつたものだ。日本の原発の3分の1は建設後、25年も過ぎ、相当くたびれているらしい。東京電力の原発トラブル隠しも、国民の不信感を一層増大させただけだった。空の旅も不安になっている。整備ミスや管制指示違反、エンジントラブルなどが相次いだ日航に事業改善命令という重い処分がくだされるなど、全日空を含め一歩間違えれば大惨事につながりかねない重大なミスが続いている。安全の確保は、労使にとって最優先課題なはずだ。

組合の使命は

職員の番組制作費着服をきっかけに、職場のスキャンダルが次々と発覚したNHKの一連の不祥事も前代未聞だ。対応のま

の雪印にしてもしかり。消費者