

JR西日本の大事故と教育の現実

2005-05-20

文学部教育学科 佐貴浩

4月25日午前、JR発足以来最悪の死傷事故がJR福知山線の尼崎で起こった。乗客107人、負傷者540人となった。私事ではあるが、私の出身は兵庫県篠山市で、JR福知山線は今でも年に数回必ず乗る線である。あの事故の場所をもう百回以上も電車で通ったところである。死者のなかには篠山市在住の方もおられた。

事故の原因の究明は現在進められているところだが、どうもこの事故は、JRの経営体質という部分に大きな原因がありそうである。もちろん、直接の原因は、70km制限のカーブを100キロを超えるスピードで進入したことにあることはほぼ間違いないが、それが起こった背景には、いくつもの経営体質ともいべき問題が明らかにされつつある。

一つには、人間の能力限界を超えた注意力を必要とするまさに秒単位の列車ダイヤがある。そこはJRを含んで3つの会社線が競争する区間で、10年で実に4倍の本数(93→369本)になり、ぎりぎりのスピードと秒単位の動きが強いられていたという。しかも事故を起こした快速は、直前の快速列車よりもさらに1分25秒(約16分区间)早く運行しなければならないこの線の最速快速だったという。

新聞報道(「朝日新聞」2005-5-2)によると、欧米各国では列車の90秒遅れは「定刻」範囲内だという。イギリス留学の時(1999年)、友人とロンドンのヒューストン駅で、出発予定時刻が2-3分過ぎてしまった列車に、イギリスでは時間は当てにならないからといってみようと駆けつけると、案の定まだ出発していなかった。確認するため、車掌に遅れているのか聞いてみたら、「You are lucky. we have been waiting for you!」とかいって、平然としている。日本だったら「誠に申し訳ありません……」となるところだと思うが。

それから、「日勤教育」と呼ばれる再教育システムも、何回も「心得」を書き取らせるなど、およそ教育とは言い難い見せしめに近いものだったことが指摘されている。オーバーランやミスが発生しても、あくまで個人責任で、給与が引かれるという懲罰的処理一点張りで、過密ダイヤは絶対的命令で、その背景にある原因をさぐるなどという対応はあり得ないというような体質も明らかになってきている。

またそれが付いていけば事故を防げた可能性が非常に高い新型ATS(自動列車停止装置)も設置されていなかった。その背景には、ここ数年の新型ATS設置経費が、2000年の19億円から急減し、以後1~5億円となっていることもある。おまけに政府の「規制緩和」措置で、安全検査が大幅に後退しているという。安全無視の利益優先体質というべきである。04年度のJR西日本は、50億円の営業利益増収だったという。「大阪支社長方針」なるものの第一は、「稼ぐ」だったそうである。そして社員は、「スピードアップ」と「コストカット」にひたすら協力を強いられていた。

さらにもっと明らかにされるべき人員削減、労働強化という問題があると思われる。国鉄からJRに移行するときに大幅な人員削減が行われたが、JR西日本発足時(87年)5万人超の社員が、04年で3万人超と約2万人削減され、運転手などの勤務条件はさらに厳しくなっているという。車両点検なども下請け、派遣社員などに任せられ、人員削減で、始発列車の点検を運転手が行わなければならないなど、仕事が見つからないという報道もある。

長々と書いてきたが、実はこのような問題が今日本社会のあらゆるところで噴出しつつあるのではないかと思うのである。以前トラック輸送運転手のルポをNHKスペシャルで、報道し

ていたが、事故が起こらないのが不思議といってよい状況であった。飛行機のстюワデスやパーサーも派遣やパート採用が増加しているという。最近、日航機の危険運転が問題になったが、飛行機の整備士も派遣労働者に担われているような実体が危険を増やしていることが指摘されている。こういう人間労働を「買ったたく」新自由主義的雇用構造が、日本社会の安全をあらゆる部署で奪いつつあるのではないか。

教育や福祉も同じ状況にある。保育園の民間委託などで人員削減と利益主義が浸透し、パートや派遣労働者が増え、子どもが保育士になつかないうえ、虐待や事故が増えているという。

学校教育では教師がもう辞めたいと悲鳴をあげるような状況が広がっている。教師の間に燃え尽き症候群(バーンアウト)の増加が指摘されてもう10年ほどがたつ。2003年頃から教師が校長や教育委員会に提出する文書量が急増した。また非常勤や講師採用が増えているが、そういう身分では本格的に教育に打ち込めないだろう。過労死が顕著に出現する残業時間**時間オーバーの教師が3割にも昇るという状況がある(2003 初京都市教祖調査)。未だに30人学級は実現されていない。

2003年3月から、東京都では、国旗・国歌の強制に反対する教師約300名に処分が出された。また校長の権限が強化され、校長に逆らえば、赴任1年でも他の学校へ飛ばされるようになった。校長の評価で給与も格差付けされるようになった。子どもの荒れ、学級崩壊など、子どもと向かい合う難しさも並の力では耐えられないほどになっている。とすれば、すでに教師は、今日求められている教育の質に答える労働条件を奪われ、課題が個人の限界力量を越えてしまい、その結果、おそらく何千人、いや何万人かの子どもが殺されているのではないか。そういう危険運転を教師は強いられているのではないか。日本の各地の学校のなかで、日々、JR西日本の脱線事故に相当する事故が発生し、魂の殺人が現実となっているのではないか。

グローバルな競争は、多国籍資本による発展

途上国の低賃金あさを常態化するとともに、先進各国においても、歴史的に獲得されてきた人間らしさを保障するための各種の規制を取り払い(規制緩和)、労働者の人権を切り下げ、賃金を切り下げ、人権や福祉のための国家予算の削減を要求し、自国出身の巨大資本の競争力を高める国家費用の支出の増額を求める新自由主義国家を作り出した。そのため、人間がぎりぎりの限界状況ではたらかさるという状況が急速に拡大しているのである。そのため、教育や福祉の対人関係をその核とする労働においては、人間的共感や心の繋がりが切断され、交通や生産労働においては、その安全が脅かされ、ストレスと不安が蓄積されつつあるのではないか。

そういう矛盾をナショナリズムの喚起によって押さえ込み、経済競争に勝てない国は沈没するというどう喝によって、現在の競争と格差化の進行を放置し、社会破壊を継続するならば、日本社会は取り返しのつかない荒廃と非人間化の悪循環へと落ち込んでいくのではないか。

社会の豊かさを生み出す基本である労働を人間化すること、自分の従事する労働を誇りとすることができるシステムを生み出すことが求められているのである。高額な労働とみじめな低賃金労働とに労働を分割し、惨めさからの脱出競争によって人間の意欲を引き出し、汗を搾り取ろうとする競争の論理、とりわけて惨めな労働形態(フリーターとはまさにそのような労働の典型である)を拡大してもらうことを拡大しようとする資本のよこしまな意図を全面開放する「規制緩和」は、社会そのものを荒廃させる。

90年代後半からのこの無責任な社会荒廃化戦略、人間破壊の進行をどこで止められるかということこそが、安全にとっての最も根底的な対処法ではないだろうか。