

日刊 勤労千葉

85.5.20

No.1942

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五六・（公衆）〇四七二二二七二〇七

国鉄事故の
示すもの……
統発する

起るべくして起きた池袋脱線事故

合理化配転強要(局)と、率先協力する「三本柱」 クリアー運動(労)こそが事故の元凶

五月八日、池袋電車区構内で発生した脱線事故は、職場の労働実態や運転保安を無視して要員削減・労働強化、無謀な強制配転を強行する国鉄当局と、さらに、「三本柱」クリアー運動を推進し、合理化に率先して協力する動労「本部」革マルの裏切りによって起こるべくして起きた事故である。当該地本委員長・革マル松崎と、全乗会長・革マル富岡等は責任をとるべきである。

事故要因の第一は、 五五才以上の退職強要

事故の概況は次の通りである。
五月八日、池袋電車区構内18番線において、ユニットを切り離すために九両編成で進入した電車がそのままコンクリートのストップを押し倒し、民家に突っ込む事故が発生した。
この事故は直接の関係者である構内電車運転士一名、誘導二名とも動労「本部」組合員であることから起こるべくして起きた事故といえる。
なぜならば、動労「本部」革マルが当局の「合理化」「職場規律」に全面協力し、首切り「三本柱」のクリアーをかけることにより、一切のシワ寄せ、犠牲が労働者におしつけられているからである。

事故の要因について、具体的にみてみよう。
第一に、構内電運士十名のほとんどが一年未満の経験しかなく、とりわけ当該運転士は二カ月の経験しかなかったことだ。

すなわち、「三本柱」クリアー運動を推進する動労池袋電車区支部の革マル分子が、五五才以上の全乗務員を八四年度末で全員退職させてしまった結果として、新たに構内電運士になった人達は、先輩から仕事のノウハウを教わる機会もなく、特に推進の場合の後部車両の位置判断などの経験、熟練度が不足していたのである。

事故要因の第二は、職場の 労働条件、作業安全無視

第二は、誘導担当、信号担当の労働者は特非もろくに消化できない厳しい要員状況におかれたうえに、士職兼転修に伴う教育、訓練を軽視し、労働者の安全作業の要求がことごとく無視されてきたことだ。

動労「本部」革マルは、首切り「三本柱」や「過員対策」等、労働者を職場から放り出す当局施

策に全面的に協力しながら、肝心を職場の作業安全、労働条件の改善について何んら取り組まず、その結果が、当局のワッペン等の権利侵害、退職強要を許し、現場労働者は動揺、不安感の中での労働を強制させられてきたからにはほかならない。
以上のことから、事故の一切の責任は、当局の先兵となって「三本柱」「合理化」に率先協力する動労「本部」革マルにあるといえる。

革マル松崎は責任をとれ!

動労「本部」革マルは、昨年十月十九日に起きた「西明石事故」に対し、「国鉄を国鉄として残すための逆包囲網形成のたまたかいを一挙にかいさせた」「組織に多大な迷惑や損害を与え絶対に許せない」とし、当該乗務員にすべての責任をおしつけ、大阪地本に自己批判をさせた経過がある。
今回の事故で、東京地本委員長・革マル松崎は、全国の国鉄労働者に対し自己批判をすべきではないのか。
他人の責任は追及しても自らが国鉄労働者の労働条件を政府・国鉄当局に売り渡している責任について、知らぬふりをしようとする卑劣な動労「本部」革マルを絶対に許さず、国鉄から追放・一掃しよう。



国電、突っ込む
東京の国鉄池袋電車区で8日午後、入れ替え作業中の電車が車止めを乗り越え、5両先のアバウトに突っ込んで、一階部分を壊した。幸いけが人はなかったが、もしアバウトに人がいたら……
（5月8日 池袋電車区、事故現場）