

三里塚・ジェット闘争貫徹ノ「国鉄35万人体制」粉碎ノ

錦糸町駅構内脱線事故(1/15)

政策 無視保安優先-運輸 営利優先-国鉄当局の 真の原因は

11月15日、錦糸町駅構内電留線において発生した列車脱線事故は、国鉄当局の運輸保安を無視した営利優先の政策によって、起こるべくして起きた事故である。

乗務員への責任転嫁を許すな!

われわれは今回の事故問題を教訓化し、運輸保安闘争の再構築をかちとり、なによりも事故の真の元凶「国鉄35万人体制合理化」を粉砕していく決意を新たにしている。

見よ、われわれの指摘した通りだ!!

錦糸町駅構内電留線の問題点

まず第一に、錦糸町駅構内電留線は、車上ATCによる保安装置が欠落していることである。

この電留線におけるATCの構造は、出発信号機付近に接点があり、この接点に「5秒の時素」を設けてあるため、信号が機能しないことである。「5秒の時素」により、列車がその接点を通り過ぎても、5秒間はATC機能は作動しない。仮に20km/hの列車は5秒間に約28mも走行する。

オニは、この電留線の有効長が320mという短い距離しかとってない事である。周知のように560mの改修は、総武快速列車の横須賀線とのスルー運転に際して、動労千葉の反対を押し切る形で「快速列車の15両編成化」が強行された。15両の快速列車の長さは約300mとなり、過走余裕距離が従来よりいちじく短縮される事になったのである。

この二点をかねあわせならば停止目標から「ストップ」手前の砂利盛りまでは、わずか11mの過走余裕距離しか残されなくなっていたのである。

ATC機能は、何の保安機能も車上果すことはできず、当局は「乗務員の力」と技量で補うべしと、我々の要求を無視したのである。

「国鉄35万体制」こそが真の事故原因

政府・自民党は、国鉄35万人体制合理化(最近では更に「20万人体制」なども言いつけている)をいかにむき強行している。国鉄当局は、乗員合理化を主軸とし、更に運輸保安設備等は「非生産部門」だから資金は出さないと、毎年運賃値上げ、輸送量増をはかるための政策は強行している。この反動的な対応をくり返している。「快速15両化」問題と錦糸町電留線問題は、その典型的な問題を、

検査・検修分科合同会議開催 反合同手体制強化めざして

11月12日、中六回定期大会における組織財政検討委員会の答申にもとづく、検査・検修分科合併のための合同会議が本部で開催された。会議では、国鉄35万人体制攻撃の一環としての検修合理化を粉砕するためには、両分科が合同し、強固な組織体制をつくりあげることによって、勝利できることを全参加者

2月発足目途に当面の取組を決定

①検査、検修分科のある支部は、12月10日までに、「検査・検修分科合同職場集會」を開催する。②12月中旬に各分科定期委員会を開催し、準備委員を選出し、来年2月を目途に「検査・検修分科合同発足」を

われわれは、このような事態を重視し、国鉄当局の「営利優先-運輸保安無視」の政策を徹く追及すると同時に、事故の責任をすべて乗務員に転嫁する事を絶対に許してはならない。そのためには、事故の真の元凶が、「35万人体制合理化」攻撃そのものにある事をはっきりと見すえ、反合同・運輸保安闘争を再構築・再強化していかなければならない。全この組合員は、あつちの船橋事故に反撃し、当該乗務員を守り、一人は万人のために、万人は一人のために闘った経験にのみま、更に闘いを強化しよう。

「事故」という形を通して、現実に突きつけたと言える。(増結された両分とは「グリーン車両の2両である。)

動労千葉は、こうした情勢を打開するため、この間、運輸保安確立を闘いの主柱に掲げて取り組んできた。

5610m改「闘争」は、総体としての35体制攻撃下という困難な条件の中で、当局の要員削減と労力強化の攻撃に対し、これに歯止めをかけただけでなく、管内総体での大巾な要員増をかちとること共に、運輸保安確立の視点からの懸案事項を解決してきた。その際、われわれは、錦糸町駅構内の電留線に関する運輸保安諸事項に際して、今日の事故を予期し、重厚問題として提起し、数回にわたる精力的な交渉を行ったにもかかわらず、充分な解決をひきおこせぬまま、15両化を強行され、問題が事後に引き継がれていた懸案事項と行っていたのである。

運輸保安闘争を一層強化し、「35体制」合理化を粉砕しよう