

経城は重大事故

「三本柱」「分割・民営化」「10万人首切り」 臨調攻撃強行の当局責任は重大だ！

「60・3」ダイ改以降、原因不明の車両、信号機故障が頻発している。これは明らかに合理化強行の結果であり、こうした状況を放置するならば重大事故の発生は必至といえる。「過員活用対策」のみ追求し、運転保安をないがしろにする当局の姿勢を弾劾し、反合・運転保安確立にむけ闘わねばならない。

起こるべくして起きた故障・事故

「60・3」ダイ改以降、国鉄車両、信号機故障はきわだって増加しており、特に五月九日、御殿場線における「列車が来たら遮断機が上がり、乗用車と衝突後に下りた」踏切事故、五月二一日、高崎線で走行中に突然緊急用防護スイッチが作動し、パンタグラフ下降、気笛吹鳴、信号炎管点火、非常ブレーキがかかって急停車する車両故障が二度も起こった事故などは、当局のやみくもな人減らしと、人間性を無視した合理化により、起こるべくして起きた事故である。

千葉局の車両、信号機故障(5/17~5/27)

▲五月一七日▽・・・千葉発中野行、総武線上り緩行電車が船橋駅や市川駅でブレーキ故障を起こし運転を打ち切ったが、原因はエア管のヒビ割れと判明した。

▲五月一七日▽・・・内房線那古船形→安房勝山間で列車制御不能を示すランプが点灯、手でポイント切り換えを行ったが制御装置は一時間半後に自然復旧し原因は不明。

▲五月二一日▽・・・西船橋駅構内で信号が突然「赤」となり、一時間余り作動不能となる信号機故障が発生したが原因は不明。

▲五月二二日▽・・・市川駅で信号が突然「赤」になったまま変わらなくなる信号機故障が発生したが、原因はボルトを固定する金具がはずれてポイントにはさまっていたことが判明。

▲五月二二日▽・・・内房線浜金谷駅で普通電車が発車しようとしたところ、信号が「赤」になったままで立ち往生する信号機故障が発生したが、原因は不明。

▲五月二七日▽・・・内房線九重駅構内で、上り

信号機が作動不能となる故障が起きたが、原因は不明。

一切の責任は人減らし・合理化のみ追求する当局にある

国鉄当局は四月九日に「五九年度国鉄事故白書」を発表したが、これによると事故総数は一二五三三件で、前年度に比べ六五〇二件増えているとしており、うち車両や信号機故障は約半数の九六六三件を占めている。

そして、こうした事故は「60・3」ダイ改以降さらに増加しており、五割アップの労働強化の勤務制度の導入により、肉体的にも精神的にもクタクタになりながらも乗客と乗務員の生命を守る安全輸送に努める労働者の的確な判断と処置で、大事故を未然に防いでいるのだ。

五月十日のサンケイ新聞の社説でさえ、国鉄事故の多発は「現在すすめられている国鉄改革、とくに合理化と無関係ではない」「雇用不安をはじめ職員の間には不安が広がっていることも無関係ではない」と書いている。

「事故」は、合理化、「三本柱」「過員活用」「職場規律」にのみ熱中し、本来の安全輸送を無視する当局と、さらには「池袋事故」を見るまでもなく、当局と一体となって動乗動「60・3」ダイ改や「三本柱」を推進する動労「本部」革マルによって起こるべくして起きた事故であり、一切の責任は当局と動労「本部」革マルにあるのだ。

われわれは、労働者を犠牲にした人減らし・合理化を断じて許さず、反合・運転保安闘争の強化を闘いとらねばならない。

6月29日(土) 33回 労働学校 講師・経済学者 村越敬二氏 資本主義と社会主義(1)

CTC 続発する 車両・信号機故障

国鉄「分割・民営化」阻止 / 三里塚二期着工粉碎 /

