

# 広域配転↓選別組合つぶしのための、玉つきで強行で未熟運転・修理ミスが激発!

十月三日、朝、総武線緩行・西船橋駅構内において、到着した電車が折返しの際、起動せず、同電車十五分延発、そのためおりからのラッシュアワーにもない運休十本を出す、という事故が発生した。たしかに検修合理化の無謀な強行によって「車両故障」が急増しているのが今日の現実である。しかし、三日のこの「西船橋事故」に限って言えば、この当局発表による新聞発表は、ウソであり、真相はもっと恐ろしい重大な危険をはらんだものである。

三日の「西船橋事故」の真相は何か? なぜ、起きたのか? そして、なぜ当局は意図的にウソの新聞発表をしたのか? こんなことがまかり通っていったとき、「列車の安全」は今後いつたいどうなっていくのだろうか?

西船橋駅で電車故障

ひびきを切り、電車は五分遅れて同駅を出た。

このため、上八本が運休、六本に二分一分の遅れが出、ラッシュアワーの乗客二万五千人の足が乱れた。

同日の係員が調べたところ、発車系統の故障とわかり、運転士が三つの発車機のうち故障した故障機を動かさなかった。

同駅の係員が調べたところ、発車系統の故障とわかり、運転士が三つの発車機のうち故障した故障機を動かさなかった。

同日の係員が調べたところ、発車系統の故障とわかり、運転士が三つの発車機のうち故障した故障機を動かさなかった。

本場の原因は「未熟運転」初歩的な操作ミス」——当局、必死で真実をインペイ

今回の事故は、(自明なことであるが...) 新聞発表されたような「発電機故障」などでは全くない。真実は、いわゆる、未熟運転、による初歩的な運転操作ミス・およびそれへの誤対応等々が重なって、ついに大混乱→運休十本にまでふくれ上ってしまったのである。

周知の通り、「総武線」は、全国でも有数の超過密ダイヤをこなしている路線である。とりわけその事故発生時「午前七時四〇分頃」というラッシュアワーは「二分半ヘッド」の神わざ運転でこなされている。運転歴二〇年、三〇年というベテラン運転士ですら、このラッシュ時運転では、神経をすりへらす極度の緊張と正確無比の運転技能をもってのりきっているというのが実情である。

「二カ月の見習終了」で、すぐ教導運転士ノ常軌を逸した運転士「速(即)成」——

当該列車の担当乗務員である電車運転士教導・見習の双方とも本年五月と六月に広域配転者として東京西局に送り込まれた者どうしであった。教導運転士は釧路局の機士兼気運士として従事していたが、この五月、「広域配転」で東京西局に送り込まれた。学園での転換教育終了後、七月、中野電車区へ配属された後、二カ月の運転士見習いを経て、本務となったと同時に教導運転士として見習いを指導してきたのである。

故障の当発表はウソと恐ろしい真相がわかったぞ!

「広域配転で送りこんだ釧路局の機士兼気運士(動労)」をたまた「二カ月間の見習い訓練」の後に、なんと直ちに「教導運転士」(後輩の見習い運転士に実技指導を行う。従来はその線区に精通した運転経歴の相当長いベテランが年功順に担当してきた)の肩書きまでつけて本線乗務ばかりか見習い指導までやらせている——という、総武線を知るものであるならばまさに背筋が寒くなるような無謀がこの間平然と行われている。

当局が「ウソの発表」をしてまでおしくさねばならない最大の理由はここにあり、誰が考えてみても無謀・危険・労働者乗客を愚弄するものであるからだ。

ベテラン運転士(国労)を「人活・草むしり」へ送り、広域配転(動労)を速成で「教導運転士」へ——差別政策ここまで!

「広域配転」の第一陣が大量に送り込まれた東京三局の八王子機関区内「人材活用センター」には西局の東所沢・中野・三鷹電車区など九つの運転関係職場から集められた国労組合員の殆んどは分会役員・活動家ばかり。現場では、この人達の穴埋めに北海道・東北・新潟からの動労革マル分子の「広域配転」者があてられている。その結果、東所沢・中野・豊田電車区などでは、国労よりも動労の組織人員が多くなって三六協定までとられる事態となった。

このような、まさに差別・選別・国労つぶしだけを目的とした大々的な不当労働行為である「広域配転」「業務移管」——玉つき配転——、血の入れ替え」と称する当局の動労革マル連合の横暴のもとで、国労や動労千葉のベテラン運転士が「人活センター」で草むしり、ペンキぬり」を強制される一方で、東京に引越してきて四カ月見習い訓練二カ月で、電車運転機器の基本的取り扱いも初歩的故障の修理もできない、速成運転士が東京

(裏面に続く)

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉碎せよ!

闘いなくして安全なし

闘いなくして  
雇用も組織も守れない

闘いと勝利が  
日本労働運動の糧を拓く

10月1日より

安全  
確認  
行動

〈闘いの目標〉

1. 分割・民営化絶対阻止
2. 11月ダイヤ改-44,000人首切り合理化粉砕、運転保安確保
3. 「人材活用センター」「広域配転」攻撃粉砕
4. 当局の団体交渉拒否・形骸化弾劾 糾弾
5. 動労革マル追放・一掃=動労大改革、国労中央の裏切り
6. 日帝・中曽根内閣打倒、三里塚二期強行着工阻止  
東峰被告三君への重罪判決糾弾

〈具体的方針〉

1. 10月1日以降、3・6協定を破棄する。
2. 10月1日以降、全組合員による非協力・安全確認行動。
3. 国鉄法案粉砕にむけた「10.12国会闘争」の大結集、「11月ダイヤ改」の山場を合わせたあらゆる戦術の行使。
4. 国会情勢等をにらみつつ、10月13日以降強力順法闘争の断続的展開。
5. 全支部・全取場で「いつでもストライキを実施できる体制」を確立する。
6. 「10・4東峰判決公判闘争」「国鉄法案粉砕、分割民営化絶対反対、10・12労働者総決起集会」を全力あげて勝ち取る。

大阪および新幹線を中心に、いまだどんどん配属されていっているのである。ただ「動労所屬で当局のいうままに働く」からだけの理由で：

全く理不尽きわまりない、危険この上ない事態が横行しているのだ。

これが「分割・民営化」ごり押しの実態であり本質なのである。今回の事故は単なるミスなんかではない。「血の入れかえ」と称し国労つぶしを目的とした「広域配転」の強行ばかりか、安全輸送を使命とすべき当局自ら 運転保安さえまったく無視・放棄し、大事故をひきおこそうとしているのだ。徹底した非協力・安全確認行動を貫徹しよう。

「労使協調」の果てには大惨事

今回の「事故」は、輸送の安全性の危機に対し警鐘を打ち鳴らすものとしてある。

過去において、職場から労組活動家が追放され、組合活動が合理化・効率化に対し「労使協調」させられてきた、その結果が三池・山野・北炭夕張の炭鉱大惨事、日航事故、そして、安全性を無視した過密ダイヤのもとでの三河島・鶴見事故の大事故が発生してきた現実を見なければならぬ。

まさに、「闘いなくして安全なし」である非協力・安全確認行動を確信をもってやりぬこうではないか。