

# 東中野駅事故の全責任はJR局にある



1988.12.6  
No. 2926

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

## 断固たる反合・運転保安確立の斗争に 決起しよう。

一、九月五日午前九時四〇分頃、東中野駅構内において、重大事故が発生し、二名の尊い生命が奪われた。また、報道されるところによれば、重軽傷者は九〇名を越す模様である。

現段階では、詳細については不明であるが、しかしわれわれは、今回の事故について、明らかに起こるべくして起きたものであると断ぜざるを得ない。

われわれは、最優先させるべき安全を切り捨て、増収のみを至上とし、加えて、労務政策・組合潰しにのみ血道をあげるJRの経営姿勢に対し、この間幾度となく警鐘を乱打してきた。しかし、この警告は一切顧みられることなく、ついに現実のものとなってしまった。共に働く仲間が殺され、乗客の命まで奪ったのである。われわれは、激しい怒りと憤りを抑えることができない。

二、今回の事故は何よりも、国鉄分割・民営化攻撃の必然的帰結である。

少しでも冷静に考えれば、わずか二年ほどの間に十万人もの合理化を強行することが、いかに背筋の寒くなるような無謀なことなのか、これは誰の目にもわかるはずのことである。これを承知で強行したのが国鉄分割・民営化であった。しかも、この合理化のほとんどは、安全の切り捨てと、苛酷な労働強化によって生みだされたのである。

国鉄における安全とは、適正な労働条件、保安設備の充実、車両・保安部門の検査・修繕・点検体制、関係労働者の十分な教育・訓練が四位一体となって確立されなければならない。国鉄分割・民営化は、国鉄百年の歴史が生みだしたこの全てを解体し尽くした。

とりわけ、動力車乗務員の勤務は、超過勤務を前提とした勤務形態に改悪され、しかも効率のみを優先した乗務員ダイヤによって、食事・トイレの時間すらまともに確保されない状態のなかで、ロングランを強制されている。

JR移行以後、運転事故・障害事故は激増し、JR内部では「非常事態宣言」があいついでたされるような異常事態が恒常化している。今回の事故も、上越線で貨物列車が脱線、四〇分後に衝突するという常識では考えられない重大事故が発生した直後のことである。しかし、現在のJRではこのような重大事故一步手前の事態が枚挙にいとまのないのが実態なのである。

三、さらに、命令と服従をこととし、異をとねえることを許さず、組合潰しにのみ血道をあげる異常な労務支配が事態をより深刻なものとしている。

動力千葉や国労の組合員であるというだけで、徹底的な差別がおこなわれ、あらゆる部門からベテランの技術者が大量に強制配転され、会社に服従することの「踏絵」としての「小集団活動」や「増収活動」の強制が労働者を日常的にハトハトにさせている。

さらに、重箱の角をつつくような監視体制、三〇秒・一分の遅れも乗務停止や処分の対象となり、ボーナスや昇進に響くというような状況が労働者を精神的に追いつめ、例えどんなに危険だと思っても、ものも言えぬ状態に追いこんでいる。

管理者すら、労務政策のみにたけた者が主要な部署を担い、本来の業務が二の次にされているのが実態である。

このような状態が続くかぎり断じて安全が確保されるはずはないのである。

四、以上のような背景に加え、われわれは、今回の事故が十二月一日に実施された総武緩行線のダイヤ改悪の直後に発生していることを重視しなければならぬと考える。

JR当局は、「十二・一ダイヤ改」によって、現場の切実な反対の声を一切無視して、総武緩行線の運転時分の短縮IIスピードアップと六六二キロの増発をおこなったのである。

この運転時間短縮は、運転士に過大な負担をかけ、実際、総武線はこの十二月一日以降、ラッシュ時間帯を中心に連日十分程度の遅れが発生せざるを得ない状態であった。事故当日も、やはり列車は十分以上の遅れをだして運行されており、事故発生前から運休がでていた状態だったのである。

総武線では、超過密ダイヤのために、十二月一日前ですら、ラッシュ時間帯は遅れるのがあたりまえという状態であった。すなわち、ダイヤ改降はまさに限界を越えた運転時分が設定され、無謀な運転が強制されているのである。

JR当局は、この運転時間短縮について、事前の団体交渉のなかでも、何の根拠も示さず「車両の性能からしてこの時間で走れるはずだ」との一点ばりでのダイヤ改を強行したのである。

しかも、JR移行以後、定時運転確保のために、A.T.S.の取り扱い方までが改悪されて指導されており、これが上越線事故後、あわてて国鉄時代の正規の扱いに戻されたのである。しかし、実態はダイヤ確保のために、信号が青になることを見込んで運転する「見込み運転」、客扱いによる遅れを無理に回復させる「回復運転」が全ての乗務員に強制されているのが現状である。

また、東中野駅は、当局によっても「要注意駅」として指定されている「魔の駅」である。駅直前でカーブし、しかも下り込むという構造上の問題によって、八〇年十月にも、ほぼ同じ地点で同様の追突事故が発生しているのである。しかし、当局によって根本的な対策がとられてこなかったことは言うまでもない。

五、このような状況のなかで、平野君がどのような気持ちで運転をしていたのかは想像に難くない。JRの「安全」とは、薄氷の上を歩いているようなものである。それが命をすり減らすような労働者の必死の努力によってかろうじて保たれているだけである。この事態を放置すれば、「安全よりも走らせろ」「一分も遅らすな」「安全より増収」という悪魔の囁きが、第二第三の東中野事故、第二第三の犠牲者を生み出すことは間違いない。一切の責任はJR当局にある！

また、JR当局と一体となって、否、むしろより積極的に労働者に徹底的な労働強化を強い、会社の奴隷となることを強いる鉄道労連革マルも同罪であることは言うまでもない。まさに、JR当局と鉄道労連革マルが一体となった異常な労務支配、「JR体制」こそがこの事故をひきおこしたのである。

すでに山之内副社長は、その談話のなかで、「運転士のミスが原因と思われる」と、一切の責任を平野君にかぶせ、自らの責任を回避しようとしている。われわれは、このような卑劣な策動を断じて許すわけにはいかない。JR移行以後、すでに千葉支管内では三名もの国鉄労働者が殺されているのだ！われわれは、この死を断じて無駄にはしないつもりである。一切の責任はJRにあるのだ！

われわれは、反合・運転保安確立を目指し、自らの生命と乗客の生命を守るために、断固たる自衛のたたかいに立ちあがる決意である。

一九八八年十二月五日

国鉄千葉動力車労働組合