

日刊 勤労千葉

1988.12.16 No.2942

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）二九三五ノ六（公衆）〇四七二二七二〇七

怒りに「再発防止策」をつけた

東中野駅 事故から十日間

当局の添乗は監視労働強要だ

十二月五日の東中野駅事故以来、JR当局は、とってつけたように「再発防止」と称して「運転室に管理者の添乗」「運転士に危険箇所聞き取り調査」などを開始した。

しかし、現場の実態は、当局が東中野駅事故で本当に反省し、抜本的な対策を考えているのかといえ「全くそんなことはない」のである。

十二月十三日、JR北海道ではまたしても「貨車二十両が置き去りになり、十九両が脱線、牽引していた機関車がそのまま四駅を突走る」という重大事故や、イギリスでも「三重衝突事故」が発生し、多数の死傷者が出ている。われわれは、「乗客と労働者の生命を守るために」「安全運転闘争を突破口として運転保安再構築に全力をあげていかななくてはならない。

職員の怒りの声（千葉運転区）

○さん 東中野事故が発生した直後の山之内副社長のコメントが全くフザケている。しかも、後で聞いたら副社長は運転畑の人間だということからこれまた許せない。なんの調査もすることなく「運転士のミスがあった」などということは、運転の実態を知っている者だったらこんなことは言えないはずだ。あのコメントは当局に対する現場の不信をよりつづらせた。

○さん いま当局は、運転士に運転以外のことばかり押し付けている。通勤途中の管理者が私服で運転室のすぐ後ろにいるということをあつた事故以来またやり始めているが後ろが気になってしょうがない。今のダイヤを確保するためには違反運転しないときかないのが実態だ。しかも、同じ路線でも、運転時分がまちまちで基準になるようなものがない。きょうの仕事で、車内のゴミ掃除をやれといわれた。乗り継ぎ時間をなんだと思っているんだ。当局はもつとのびの仕事させろ！

国労 Aさん 当局が運転士が悪いというのは許せない。処分をちらつかせながら「遅れるな」と当局が言ってくるなかで東中野事故の当該運転士がどう思っているのかハッキリしているではないか。

Uさん 東中野の事故は起こる可能性が十分にあった。運転士はダイヤを維持するために回復運転をせざるを得ない。それが習慣となっているからこそあの事故が起きた。このあいだ東京駅で乗客に「三鷹から毎日通っているがどうしてこんなに遅れるのか？遅れるダイヤに問題があるのではないか」と聞かれたので「そのとうりだ」と言った。そもそも当局は無理なことをやっている。千葉ノ三鷹間を三分四〇秒短縮したと一口に言っても、運転している運転士にとってはものすごい負担になっている。

Nさん 管理者の添乗などといっても、おれのところにはまだ誰も乗ってきやしない。いろいろ文句を言う人のところには乗ってこないで、どうも人を見て添乗しているようだ。しかも、運転の管理者だけじゃなくて保線の管理者なんかも添乗してくる。信号喚呼もできない奴が乗ってきててもなんの意味もない。これじゃあイジメだ。

区さん 管理者の添乗はいやがらせでやっている。逆に監視労働が強まった。事故は「本人のミスだ」と言っているがそんなことはない。本人のミスといえば選んだ組合だねえ。あんなの組合じゃないよ。

国労 Bさん 無理な運転はやめようとなかまうちで話し合った。特に、ATSの取り扱いについて注意している。野村さんの例もあるから助役の指示だと言っても最終的には運転士の責任になる。「カーテン・アゴヒモ」など外目にはいいかもしれないけどカッコつけてしかない。そういうことを先頭でやっている「労連」や「鉄産労」のほうがミスが多い。感じた。ゆとりをもった安全対策を追及していきたい。

12・17
12/17 土 3:00PM
日本橋公会堂へ

右翼労戦統一に反対する 12・17労働者集会

とき 12月17日(土)午後三時
ところ 日本橋公会堂
よびかけ人 佐藤 芳夫 (全造船機械石川島
分會委員長)
中野 洋 (国鉄千葉動力車労働
組合委員長)

