

# 東中野事故で団交一片の誠意もなし ATS問題

## 河野車務課長は責任をとれ！

☆十二月二二日、勤労千葉申十二号（東中野駅事故に関する申し入れ）申十三号（ATSの取り扱いに関する申し入れ）について、団体交渉が開催された。しかし、その実態は団体交渉とは名ばかりの一片の誠意もないものであった。何よりも、運転士と乗客が亡くなり、百名以上の重軽傷者を出し、かつ、その後ATSの取り扱い等をめぐってJRの安全対策のあり方が全社会的問題となっている。この重大課題について、主管課である車務課が一切出席しないのである。

今回の事故の直接の原因となった「十二・一ダイ改」による総武緩行線のスピード・アップや増発やATSの取り扱い改善を、主管し、指導し、実施したのは、総て車務課である。問題となった「ATSの取り扱い」なる十月二×日付けの文書も、車務課長名で各區におろされ、指導されたものである。東中野駅事故をひきおこした直接の責任者ともいべきは、車務課であり、河野車務課長なのである。これだけの重大事故をひきおこしているながら主管課が誰一人団交に出席しない団交とは何なのか！常識では到底考えられないことである。

車務課には原因を判明しない問題で解決したいという真剣な態度はひとつもない！

このことは、申し入れに対する回答を見ればより鮮明である。この日の団交の前日、千葉支社当局は、事実上、「ATSの取り扱いについて」（輸送混乱時には、絶対信号をも越えて停車しろという内容のもの）を撤回する内容の指導文書を現場に下ろした。にもかかわらず、団交では、当局は、この日の団交で「再度周知徹底させただけで、取り扱い方は変えていない。読み間違えやすい表現があったから指導の徹底をはかっただけだ」という風に開き直ったの

## 一週向う五日間、泊り放し

十二月十三日、十七時五分頃、函館本線で駒ヶ岳〜姫川間において、機関車から貨車十九両が分離し、脱線・転覆し、機関車のみが四駅先まで突き走るといふ重大事故が発生した。マスコミ等では「機関士の飲酒」がクローズ・アップされているが、その背景には、一週間のうち五日間（近距離通勤では、四日十一日前夜）家には帰れない、しかも、深夜勤務のみの仕業の連続ということがあるのは明らかだ。

この仕業こそ、日貨労委員長川城石のおひざ元の「青函」だからこそ、なせる業だと言わざるを得ないのである。われわれはこの安全無視・労働強化の仕業をおしつけたJR当局・鉄道労連を徹底弾劾しなくてはならない！東中野駅事故につづく函館本線事故弾劾！

これじゃあ、事故が起きるのも無理はない！  
事故を起こした五稜郭機関区のDL交番

担当月日	12/4	5	6	7	8
運転士	公休	41 13:00	42 0:15 15:26	43 4:09 18:07	- 8:06

矢印が泊り仕業 ☆ 事故

	9	10	11	12	13
前夜	44 2:57 11:32	公休	特休	41 13:00	42 0:15 15:26

※ダブル泊どころか、フィフス泊である。

これでは運転士は、5日の13:00に出勤してから

9日の11:32まで家に帰れない。

である。黒を白といいくるめるとは、まさにこのよ  
うなことを言うのである。  
今年、四月一日付けでは、ATS警報の表示があっても止まらなくていいと規定を改善・指導し、十月二四日は文書で再度変更、東中野駅事故の責任を追及されて、十二月二十一日再度変更とまともな指導訓練もなく再三にわたって取り扱いが変更された事実は打ち消すことなどできないのだ！

運転時分見直しも同様に関き直る！

遅れは着ぶくれによるもので、スピード・アップのためではない」というのである。  
しかも、何とか遅れの事実を隠蔽しようとして、何と採時駅である錦糸町駅の千葉方数駅に毎朝各駅に二十名〜四十名！もの通対要員（尻押し要員）を配置して、採時駅を通過する時だけは遅れていないという事実をつくりだそうとして必死になのである。すなわち、東中野駅事故に対する当局の対応は、開き直り、居直り、責任回避の一言につきるのだ。何の反省の気持ちもないばかりか、真剣に事故原因を究明し、安全を守ろうとする立場などひとつかけらもないのである。  
われわれは、このようなJR当局、とりわけ直接の責任者である河野車務課長を断じて許すことなどは出来ない！  
われわれは、千葉支社当局の不誠実な対応を弾劾し、「まともな団体交渉」の再度の開催を要求して、この日の団交を打ち切った。