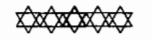
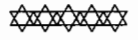


事故の本質……断じて「単純ミス」ではない！



△その1▽△その2▽で、この東中野駅事故に対する動労革マル・鉄道労連の犯罪的対応と、当該運転士に対する責任転嫁の問題について明らかにしてきた。今回は、本件事故の本質と真の事故責任について明らかにする。



乗客と国鉄労働者の生命を守るために

鉄道を動かしている以上、何人といえども、安全問題からは絶対逃げられない。これは、われわれの職業的宿命である。

そして、事故が発生すれば、現象的には、常に「単純ミス」がその「原因」である。本件事故も、現象的には「場内信号機の停止信号冒進」であり、乗務員の「単純ミス」が云々されている。

しかし、われわれは、この問題を、絶対に、このレベルで終わらせてはならない。ここをあいまいにすることは、今後さらに重大事故を多発させ、乗客とわれわれ国鉄労働者の生命を危険に晒す道だからである。

事故防止の抜本策とは何か

事故発生を防ぐ道は、本質的にはひとつしかない。それは、人間がやっていることである以上、一定の確率をもって、「単純ミス」は必ず起るといふことを踏まえて、事故の原因となる要素を一つひとつ排除して、事故発生の確率を下げていく以外に、いかなる抜本策もないのだという原点を追求する道である。

一九八二年に開始されたヤミ・カラキャンペーン以降、国鉄分割・民営化の過程から、JR化されて二年近くなる現在まで、国鉄・JR当局は、これと全く正反対のことをやってきたのだ。今日の事故多発の状況は、この運転保安無視の当局施策の当然の帰結であり、本件事故の真の原因と責任は何よりもここにあるのだ。

強権的労務政策・恐怖政治の横行

第二に、われわれは、すべてに労務政策を優先

させる恐怖政治が、本件事故の根本原因であることを見据えなければならぬ。

動労革マルを利用して動労千葉、国労を排除しようとする日帝・中曾根体制の方針に依拠し、崎と結託することによって会社の主導権を確保しようとする住田、山之内等会社中枢の経営姿勢が、運転官僚の墮落と職業的モラルの低下を招き、革マル下部を中心とするスパイ体制を現出させ、恐怖政治を職場末端まで浸透させ、横行させてきた経過がある。

背筋が寒くなる職場の実態

そして、このような経過があつて、はじめて、「脱線した車両があることを承知の上で防護無線を解除させ、次駅まで列車を進行させ、その上で対行列車に『貨車が脱線しているかも知れないが注意して行つてくれ』と指令する」「その指令を受けて、黙って発車する『ベテラン機関士』」

「場内信号機が停止信号を現示していても、ダイヤ確保のために、ATSの取り扱いを省略し、列車を停止させないで進行しろと指導する」というような、労働現場の背筋も寒くなるような状況が可能となるのである。

まさに、この東中野駅事故とは、JR当局と動労革マル・鉄道労連が一体となつて、労働者殺しの施策を強行してきたことの結果であり、全責任がJR当局と動労革マル・鉄道労連にあることは明白なのである。断じて、「乗務員の単純ミス」などで終わらせてはならないのだ。

団結旗びらき

1月14日(土) 13時から 労働者福祉センター

真の原因は分割・民営化体制

国鉄「分割・民営化」反対！三里塚二期工事阻止！

野中東 事故 駅