

月刊 労働千葉



国鉄千葉動力車労働組合

〒280 千葉市要町2番8号(動力車会館)
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番
(公) 千葉 (22) 7207 番

1989.1.18 / No. 2958

管理者添乗=監視労働強制 「通勤対策」=遅れカクシ

では事故はなくなる

新幹線でも重大事故発生

1989年1月17日 火曜日 3700

山陽新幹線 架線切れ終日混乱



52本運休、275本遅れ
復旧に8時間 33万人に影響

十六日午前七時五十三分、西明石間の上り線で、広島発東京行「ひかり二

合理化強行の結果に他ならない

十六日午前七時五十三分、西明石間の上り線で、広島発東京行「ひかり二

「日刊労働千葉」では、この間、「東中野駅事故の真の原因は四・一分割・民営化体制にある」ことを、「その1(No.2943)」で、「動労革マル・鉄道労連の犯罪的対応」、「その2(No.2945)」で、「当該運転士に対する責任転嫁策動」、「その3(No.2949)」で、「事故の本質……断じて『単純ミス』ではなしに、をテーマに明らかにしてきた。

今回は、事故原因の究明について、極めて不真面目で無責任なJRの対応がくり返されていることについて明らかにする。

JR当局の無責任で、不真面目な対応

JR千葉支社当局は、動労千葉の「申第十号」(「申第十三号」)に、極めて無責任な対応をくり返している。

対しても、「嘘」も含まれた極めて不真面目な対応をくり返しているため、全く進展していない状況がある。

そして、事故直後からの「激励」と称する「添乗」攻撃の中で、「千葉の労務政策が悪いから東中野駅事故が起った」「動労千葉がいるから事故が起った」という問題のすりかえが策動されてきていることについて、われわれは、重大な決意を込めて、警告を発するものである。

われわれは、この事故責任のすりかえ策動が動労革マルとこれに追随する一部の官僚の周辺から策動されていることについて、この動労革マルと一部の鉄官僚の癒着・野合こそが、「四・一分割・民営化」体制の最悪のガンであり、「非常事態」を宣言しなければならぬほどの今日の事故多発状況の真の原因なのだということの告発も含めて、断固たる闘いに決起する決意である。ハウラへ!

パンタグラフ飛び散る

十六日午前七時五十三分、西明石間の上り線で、広島発東京行「ひかり二」が走行中、架線が切れ上下線とも停電し、「ひかり二〇一号」のパンタグラフも八つのうち七つがもぎとられて破損し、五号車など三両の窓ガラスにひびが入り、車体にも傷がつくという重大事故が発生した。この事故の影響でダイヤは終日乱れ運休上下合わせて五十二本、二百七十五本が最高八時間八分遅れるなどした。

現在、ハッキリとした原因は解からないが、いざいざにしても、分割・民営化によって車両保安部

門、施設保安部門を大削減し、保安点検期間の延伸などの合理化を強行したからこそ、こうした事故の原因がそこいら中にバラまかれているのである。

すでに、本年になってからも重大事故が続発している。われわれは、東中野駅事故への何の反省もなく、ただただ営利優先のみ追及するJRを断じて許さない。スピードアップ・増発・要員合理化を狙う「八九・三ダイヤ」を阻止するために、ストライキ体制を早急に確立しよう!

大增発・スピードアップ・要員削減!

89年ダイヤ改阻止!

東中野駅事故に何の反省もないJR当局を許すな! 当局は職場の要求、切実な声を聞け

スト体制を確立しよう

「添乗」攻撃の本質

真の事故原因を

われわれは、何よりも「添乗」攻撃の推移に重大な関心を持たなければならぬ。

東中野駅事故の原因について、どのような立場にいようと、「当該列車が遅れていたこと」を否定することはできない。

JR東日本当局も、この問題意識を持っていた。従って、「対策」として、まずやったことは、

①市川辺りから錦糸町辺りまでの各駅に、多くの職制を動員し、「尻押し」をやらせることと、

②「添乗」して、乗務員を監視すること、であった。つまり、「遅れ」を出さないことに全力をあげるということであり、この間の「ダイ改」等で動労千葉が主張した「行き過ぎた要員合理化は必ず事故を惹起する」ということを否定して、ムチャクチャな合理化を強行してきたというものを別にすれば、やり方次第でそれなりに正しい対応といえる。

いんべいするための「対策」

しかし、JRの思惑は別の所にあつた。つまり、「採時駅」である錦糸町駅での「遅れ」をできるだけ少くして、「遅れはなくなった」「もう正常に戻った」ということをマスコミ発表などでアピールするためだけに、つまり、真の事故原因をいんべいするための「対策」であつたといふことであり、「添乗」もそのためにやられていたのである。

そして、「事故に対するJRの対策」は、市川、小岩、錦糸町等の各駅へ一駅当り二十人もの「対策員」を出して「尻押し」をする「十二・一ダイ改」以降、一日も定時で走っていない

ことによつて、錦糸町駅を発車する時間の遅れをできるだけ少くすることと、「添乗」によつて、回復運転や見込み運転や速度制限無視を強制することだったのである。

しかし、錦糸町駅を発車した列車は、秋葉原、お茶の水を経て中央線へ入つても再度遅れを増大させていく。また、東鉄労も含む全乗務員が、「添乗」攻撃に抗して回復運転見込み運転、速度オーバーを拒否しているが故に、「十二・一ダイ改以降、一日も定時で走らない」状況が続いているのである。

総武緩行線の朝のラッシュの「遅れ」はどのように現出されるのか。

千葉駅を発車した電車は船橋駅辺りから混み始め、地下鉄東西線との乗り替え駅である西船橋駅辺りから遅れはじめる。そして、市川、小岩、新小岩と「遅れ」時分を増大させて

ながら進行する。

この遅れの原因は、旅客の乗降が停車時分内できないという点とであり、この「遅れ」の日常化の過程でムチャクチャな「回復運転」「見込み運転」「速度制限オーバー」が強制されてきた結果として東中野駅事故が発生したのである。

スト体制を確立し、

「89.3.31ダイ改」阻止

1、2月連続闘争を

貫徹しよう!!

1/23 清算事業団差別配属事件

地労委闘争

集合 本千葉駅 10時

同日同時間 オニ波スト公判

集合 地裁ロビー 10時10分

1/26 スト損害公判

東京地裁

指定列車 千葉駅3番11時57分

発快速最後部

1/28 労働学校

「天皇陛下」状況を撃つ

昭和天皇の犯罪

講師 田中伸尚氏(ジャーナリスト)

13時 労働者福祉センター

1/29 収用委再認名阻止

三里塚千葉市集會

正午 千葉みなと公園

1/30 日鉄法公判

10時20分 オニ波スト公判 10時30分

清算事業団公判 13時

集合 地裁ロビー 10時

2/1 木戸君脱退強要事件

地労委闘争

2/5 家族会総会

2/8 田中公判

2/11 紀元節反対集會

2/15 清算事業団斗争勝利

89.3.31ダイ改阻止

動労千葉総決起集會