



# 道人の勝利への闘い

三月ダイ  
改阻止・反  
△運転保安  
闘争に全力  
をあげよう!

別表に見てほしい。  
一月中に起きた主な事故  
を上げただけでもこれだ  
けある。

昨年十二月五日の東中  
野駅事故を頂点にJRで  
連続した事故が依然とし  
て続いていることがはっ  
きりしている。

「分割・民営化」の矛  
盾はより一層激しくなっ  
ているのだ。三月ダイ改  
はこの矛盾を何ら解決す  
るようなものではなく、  
より拡大するものでしか  
ない。

十二・一中央線ダイ改  
が東中野駅事故をひきお  
こしたように、闘わなけ  
れば殺されるのだ。

架線・パン  
タグラフの  
事故が続発!

一月に起きた事故は、  
新幹線開業以来、最大規  
模の事故にも特徴的なよ  
うに、架線・パンタグラ  
フに関するものが多くな  
ってきたことである。こ  
れは架線・車両・線路と  
いった基盤的設備がこの  
間の一連の合理化の中で  
ガタガタになってきてい  
るなよりの証明である。

## 《 態実のJR・事故 》

### 一月の主な事故

- 1・12 6:30 京葉線、信号機故障
- 1・12 22:30 常磐線水戸駅構内、留置客車に貨車が衝突
- 1・13 13:10 中央線飯田町駅、貨物列車、貨物線に上り電車線を直進
- 1・15 10:20 津軽海峡線、青函トンネル内機関車故障、3時間トンネル内に缶詰め
- 1・16 7:55 東海道・山陽新幹線、新神戸～姫路間、パンタグラフ破損、一時全線ストップ
- 1・17 5:15 内房線君津駅構内、パンタ破壊
- 1・28 12:5 中央線、笹子～初狩間パンタ破壊

分割・民営化をもって  
国鉄労働者四二万人体制  
から一八万人体制へと、  
「これでもか、これでも  
か」と要員を削れるだけ  
削った。それに伴って、  
保線・電気・車両の管理  
・保守・点検体制は、検  
査周期の延伸と検査体制  
の見直し(手抜き)が強  
行されている。  
また一方で、ダイ改毎  
に列車のスピードアップ  
増発を行っているのだ。

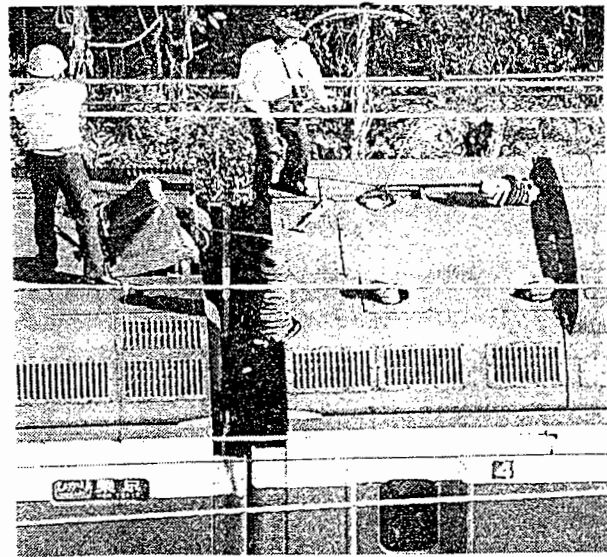
すでにJR  
の施設はガ  
タガタに!

昨年東北線や上越線  
の貨物列車脱線は、列車  
指令がムチャな運行を指  
示したことが原因にある。  
また東中野駅事故はA  
TSの取り扱いについて、  
千葉支社車務課のデタラ  
メな指導が問題となっ  
ている。だが架線や線路の  
事故はそれ以上の問題を  
含んでいる。なぜなら架  
線や線路・車両などが今  
の列車運行に耐えられな  
くなっているからである。  
乗務員は口々に「線路  
が荒廃している」ことを  
訴えている。これを改め

<h2>2.15</h2> <p>「清算事業団斗争勝利・3月ダイ改阻止」 運動千葉総決起集会 ◎千葉市民会館 ◎18時</p>	<h2>2.11</h2> <p>反紀元闘争 ◎東京・芝公園 ◎千葉発10時57分 ◎ホーム最後部</p>
---	---

全力で

るには、保守体制を根本的に変えるしかない。  
しかし、当局はこれだけの重大事故が起ころうとも抜本的な対策を講じようとはしないのである。  
やることといえは、「安全対策」をすべて現場の労働者に責任を転嫁し、三月ダイ改においてまたしても増発・スピードアップ・要員削減を強行し  
ようというのだ。  
「二分の時間短縮で一億円の宣伝効果」これが当局の一切だ。安全と生命は闘いぬくことでしか守れない!  
反合・運転保安確立!  
三月ダイ改阻止! 清算事業団闘争勝利へ、いまこそストライキで闘おう!  
二・一五集会に全力で集まろう!



1/6 新幹線事故

①パンタグラフ(右)が吹き飛び、屋根が破れたひかり210号の4・3号車