

月刊 千葉労働

動労千葉結成10周年!

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

1989.6.8 No. 3041

故平野運転士の不当起訴弾劾

JR東武局の東中野駅事故の責任のたれを許さないぞ!

六月七日、警視庁と中野署は、昨年十二月五日におきた東中野駅事故に関して、平野運転士を「業務上過失致死容疑」で書類送検、起訴した。

これは、JR鉄道総合技術研究所のまとめた「鑑定結果」に基づいておこなわれたものであると言われている。JR当局は、警察と一体となってまさに「死人に口無し」とばかりに、一切を平野運転士の責任に帰して、事故の本質をいんべいし自らの責任を逃れようとしているのだ。

われわれは、平野運転士に対する不当起訴を断じて許すことはできない。東中野駅事故の一切の責任は、JR当局にある。われわれは、平野君と乗客の尊い生命を奪いながら、その責任を亡くなった平野君にかぶせ居直り続けるJR当局と、当局による安全無視の事実を知らながらそれらを一切見て見ぬふりをして、平野君を送検した警察権力に対し激しい怒りをおさえることができない。

裁かれるべきはJR東武局

新ためて言うまでもなく、「四・一制度」こそが東中野駅事故の真の原因である。十万人の大合理化、極限的な労働強化、鉄道労連革マルと結託して組合潰しにのみ血道をあげる異常な労務支配のうえに、最優先させるべき安全を切り捨て、国鉄時代にほまがりなりにも保たれていた保安体制を解体し尽くした

のが、「分割・民営化」攻撃であった。

このような状況のなかで、日本一の超過密線区である総武線を更にスピードアップし列車を増発しようなどという身の毛もよだつ発想が生まれたのである。しかも上越線事故が起きた直後に、ATSが鳴動しても赤信号を無視しろ、という指導文書を現場におろすという信じられない「指導」がおこなわれたのである。

まさに、「業務上過失致死傷」にあたるのは、JR当局そのものである。事故が発生するような過密ダイヤの設定、スピードアップをしたのは誰か! 東中野駅事故の発生箇所は、過去三回も事故が発生し当局自ら「要注意区間」と指定しておきながら駅間十五秒も時間短縮したのはだれか! 構造上の欠陥を初めの事故以来放置したのは誰か! 日常的に見込み運転や回復運転を強制してきたのは誰なのか! 等等、ついには輸送混乱時は、赤信号も無視しろという指導文書をおろしたのは誰なのか!

警察権力は、これらの事実を全て知りながらJRの責任は不問に付したのである。

このようなことを許すとすれば、第二第三の東中野駅事故の発生は必至である。われわれは、運転保安確立、「四・一分割民営化体制」粉碎のために、また自らの生命を守り、乗客の生命を守るために、平野運転士に対する不当起訴を弾劾し、あくまでもJR当局の責任を追及して、闘いをよりいっそう強化する決意である。

一九八九年六月八日