日刊 動労千葉

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

89.11.20 No. 3115

運転保安確立！士職の選別登用粉砕

本日第一波スト へ！

東中野事故の原因究明を放棄したJR

死亡事故を起こしながら 何故原因究明を放棄する
栄転した車務課長 危険に突き進む悪循環

本日われわれは、運転保安確立、士職の選別登用、不当処分策動を粉砕するために、第一波ストライキに突入する。

東中野事故から一年が経とうとしている。奇しくも、東中野事故一周年を前にして、また再び重大事故が続発している。

JR当局は、乗客と運転士が死亡するという重大事故を引き起こしておきながら、この一年間、一切の原因究明を放棄し、社会的責任すら全く明らかにしなかった。それどころか、直接の指導責任者たる千葉支社車務課長河野にいたっては、東中野事故直後に本社運輸車両部課長代理として栄転しているのである。そして、一切の責任は死亡した平野運転士のみに押し付けられ、「JRとしての事故原因の究明は九月末段階で全て終了した」（団交での回答）と言うのである。

このようなJR東日本当局の異常な体質こそが、また再び重大事故を続発させている真の原因であることは明らかだ。

何故JRは、事故原因の究明を一切放棄したのか？

それは、原因を究明すれば、現在のJRの基本政策の異常性そのものが浮かびあがってこざるを得ないからである。

例えば、ダイヤすら確保できないような無謀なスピードアップを運転士に次から次へと強制するよう なやり方、赤信号でも前に進め、という指導文書を平然と現場に下ろすような常軌を逸した体質、スピードアップによって、だ行位置も制動位置も、その速度も全面的に変化させておきながら、全く訓練運転も実施しないようなやり方、食事時間すら確保しないような労働条件、安全よりも組合潰しやくだらぬ差別・選別を優先し、現場の労働者が自由に口をきくこともできなくするような労務支配、……事故原因を究明すれば、こうしたことの一切が白日のもとにさらされざるを得ないのである。

転覆事故後にも「事故続出」無責任なJR水戸支社

JR常磐線貨物列車脱線転覆事故
「反省の色がない」
社党県本部の調査団 事情聴取の結果で

社会党県本部（城地労委員長）は二日、北茨城市関南町のJR常磐線磯原―大津港駅間で十月二十四日未明、コンテナ列車（二十両編成）の前五両が脱線した事故に関し、JR常磐線貨物列車脱線転覆事故調査団（団長・稲田毓参院議員）を設置、現地視察調査とJR東日本水戸支社に対する事情聴取を行った。同本部はこの日の調査結果をもとに今月中旬にも同支社に申し入れを行う方針だが、同支社の姿勢には「反省の色がないと感じた」（若菜徳則書記長）と指摘している。

調査団は稲田団長以下十一人で、加倉井靖・高萩駅長、後藤広太郎・同支社工務部長らから事情を聴いた。

調査後記者会見した若菜書記長は「事故原因は『勘違い』ということだが、重大な人身事故にもつながるおそれがあった。きょうの応対からは的確で具体的な回答は得られず、無責任な印象を持った」と述べた。また、調査団に参加した会田長栄参院議員（福島選出）は「JRの保守管理システムそのものの問題だと感じた。国会でもキチンと対応していかなければならない」と語り、国会で追及する意向を表明。今後の対応について、若菜書記長は「運輸行政という観点も入れて申し入れを行いたい。当然、責任問題も浮上してくるだろう。経営の実態、安全確保面など継続的に監視していく」と明らかにしている。

事故後トラブル二件
社党県本部指摘、追及へ

十月二十四日未明に北茨城市関南町の磯原―大津港駅間で貨物列車脱線転覆事故が起きたJR常磐線で、この事故後にも安全管理体制に疑問を抱かせるトラブルが二件あったことが二日、社会党県本部（城地労委員長）の調べで明らかになった。同本部は「安全管理の姿勢に問題がある」と指摘、今後追及していく方針。

一件目は脱線転覆事故の約十分後の二十四日午前三時すぎ、日立―小木津駅間で上り貨物列車が緊急停止したトラブル。砂利敷き作業をしていた工事列車が、先行の予定だった貨物列車が転覆事故のため高萩駅で時間調整をしていたため未通過だったにもかかわらず、線路上に砂利を置いていた。そこに貨物列車が進行してきたため、作業員が白色灯をたいて約七百㍍手前で緊急停止をさせたという。

二件目は二十八日未明、東海―常陸多賀駅間の二カ所でペンキ塗り、レール交換を行うため、両駅間が運輸省令の鉄道運転規則に基づき、運転閉鎖になっていたにもかかわらず、下り工事列車が通過したトラブル。同規則では閉鎖両端の駅同士で確認し合えば列車を通してもいいことになっているが、今回通過した工事列車は転覆事故現場にレールを運ぶ途中であり、閉鎖場所における作業以外の作業用の列車が通ることは極めて異例だという。

これに対し、野沢運・同支社工務部施設課長は「社会党の指摘は全くの事実誤認」と反論。「一件目は信号機で停止しておりトラブルではない。二件目はレール運搬のために保守用列車が上り線を走ったのであって、転覆事故のための列車は走っていない」と話している。

ウラにつづく