



# 月刊 千葉労働動力

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)  
電話 (鉄電) 千葉 2935・2936 番  
(公) 043 (222) 7207 番  
※ 電話番号は4月29日から変更になります

42.5.8 No. 3586



## 組合つぶしの陰で 運転士や 乗客の人命が犠牲に

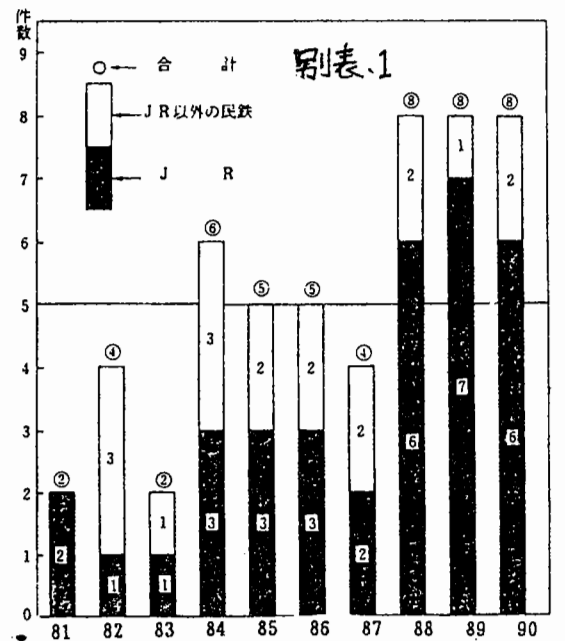
「表向き、JRとなつてからは、統計の上では運転事故は減少したことになるが、事故の内容は国鉄時代には考えられないような悪質なものが多発している。そのいずれもが大量殺人の大惨事となる資格が充分あったが、そうならなかったのは単に運がよかつただけだ」

「技術を軽視して、官僚的な思想で合理化を行なうことは、安全の上で馬脚を現すことになる。……むやみに人員が削減されたために、技術系の保守陣営にいわせられることになったのである」

「国鉄改革は労組対策と累積債務の処理のみがクロ―ズアップされ、技術や安全はもちろん交通政策や公共性の側面から検討されることとはついになかった。国鉄時代には想像も出来なかつたような原因の事故が頻発したことは、無理な合理化と商業主義が先行して安全が軽視されたためである」

これは、国鉄技術陣のトップにあった、瀧山養氏(元国鉄技師長)が、九一年・九二年に発表した文章からの抜粋である。われわれは、瀧山氏の主張に

重大事故件数の推移  
鉄道の重大事故の発生状況は、次のとおりである。



注) 重大事故とは、死傷者10人以上、又は脱線両数10両以上の運転事故をいう。

別表2  
1987年度 520件 (100)  
1988年度 549件 (146.0)  
1989年度 635件 (168.9)  
\* ( ) 内の数値は、八七年度を100とする指数

JRは、重大事故が続発する状態に対し、真剣に反省することとなしに、「事故は減っている」と繰り返して続けている。しかし現実とは全く違うのだ。数字のトリックでごまかすことのできない「重大事故」(死傷者十人以上、または脱線十両以上の運転事故)は、JR移行以後極端に増えているのである。(別表1、運輸省鉄道局)

で、今のJRには、安全のチエック機能が完全に失われてしまっている。

実際この間、安全の中樞を担う「指令員」への配置は、動労千葉や国労を脱退するかどうかのみが登用の基準となつている。組合を脱退しさえすれば、運転の経験があるうがなかるうがそんなことは関係ないのだ。そしてその結果、指令の単純ミスが毎月の運転支障事故のなかでも圧倒的な比率を占めるに至っているのである。

また、JR東日本では、列車が休止または三〇分以上遅延した「運転阻害件数」も大幅に増加している。(別表2、総務庁行政観察結果)  
これひとつをとっても、安全がいかに危機に直面しているかがはつきりとわかる。分割・民営化は、安全を、何にもまして優先すべき課題とする考え方を切り捨て、四二人の死者と四五四人の重軽傷者を生んだ、信楽高原鉄道の悲惨な事故に行き着いたのである。

### 交流センター「路線に確信深める」

5/4・5/20名結集  
合宿大成功  
◆九十九里センター◆

五月四・五日両日開催された「交流センター」東日本ブロックの合宿は、昨年の参加者を大幅に上回り二一〇名が九十九里センターに結集し二日間にはわたり密度の濃い学習と連帯感に満ちた交流を行い、やる気を大に充填し各地に散った。  
動労千葉からは、家族会を含め一九名が出席し学習、交流を深め、当面六・一二PKO闘争、清算事業団闘争に全力に打ちあがることを誓いあい終了した。