



# 日動労千葉

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

93.3.2 No.3749

# 第二波の脱線 判決公判 結集

3月15日 AM10.15 千葉地裁 1401-1 集

八六年二月の第二波ストに対する八名(成田支部五名、館山勝浦、銚子各一名)の不当解雇撤回を求めた裁判の判決が三月一日・一〇時三〇分に指定された。

裁判闘争は解雇から六年に及ぶ長期の闘いとなったが、われわれはこの間弁護団・原告八名を先頭に裁判闘争を果敢に闘いぬいてきた。

また、裁判の過程では、証言に立つ予定であったその当日、無念にも成田支部の大須賀書記長が他界されてしまうという現実のなかで闘われた。

そもそも、第二波ストを何故われわれが闘わざるをえなかったのか。当局は、当時、動労千葉つぶしを唯一の目的として千葉の業務を奪いその業務を東京へと移管するという業務移管の攻撃を行なってきた。(その攻撃は、現在もお続けている。)国鉄当局は、そうした不当な攻撃に対し、果敢に闘った動労千葉と動労千葉に続く国鉄労働者の決起を押しつぶすものとして、第一波スト二〇名の解雇に続き、八名の報復処分を行なってきたのである。

また、この処分は、拠点支部のみならず、外周三区の支部長を解雇するという不当なものであった。まさしく報復処分、解雇権の濫用に他ならない。

われわれは、大須賀君の無念を晴らすためにも裁判闘争の勝利をかちとらなくてはならない。いよいよ判決、全力で千葉地裁に結集しよう!

## 貨物列車が連続して脱線事故

### 貨車台車枠折損で

二月二三日、羽越本線・象潟駅構内で貨物列車(コンテナ)の脱線事故が発生した。

事故原因は、台車枠の亀裂(同種、コキ50000・TR223)によるとされているが、同様の事故は昨年三月にも武蔵野、羽越、上越各線で連続して発生している。

貨物会社は、これらの事故対策として「磁粉探傷」により一斉点検を行い「微小でも傷のあるもの、疑わしいものは全て摘出排除する」、あるいは「脱線事故調査技術検討会」による調査委員会を設け、次のような報告を行って「精密検査で検出可能な亀裂が折損に至るまでは、少なくともTR23台車では三年」「TR216台車では二年」。磁粉探傷等による検査体制が徹底していれば検査で見える」と結論づけている。

磁粉探傷を行った  
車両が折損・脱線

しかし、今回の事故車両は、①一九七三年に製造され、二〇年経過している。②昨年五月に磁粉探傷を行い、一二月に交番検査が実施されている。

調査委員会報告では「亀裂が折損するまでには三年かかる」としているが、今回またも台車亀裂による事故が発生したこと重大視しなければならぬ。

スピードアップによる  
負荷が原因

貨物会社における同種車両は三三五〇両あり、コンテナ輸送の主要を占めている。また七三年から七四年にかけて主に製造されすでに二〇年が経過しているものである。それにも関わらず走行部分の改良だけで時速九五キロで走らせることは、車両への負担がさらに加わるのは当然であり、事故の大きな要因になるのである。

台枠取り替えに  
必要な費用は百億円

二月二四日に開催された団体交渉で貨物会社は次のような対策を明らかにした。①磁粉探傷による検査を初期に実施した車両(今回事故車を含めて三五〇両)については営業から外して二月間で一斉点検を行い、疑わしいものは排除する。②同種車両(三三五〇両)については二年間で台枠を全て取り替える、としている。しかし、費用は百億円にのぼるといっているのである。

これが分割・民営化がもたらしたものの姿である。

安全無視が起した脱線事故

二月二四日も東海道線・茨城駅構内で貨物列車(貨車によるトラック輸送車)の脱線事故が発生した。

この事故は、JR西日本が、電子連動に伴う事前作業として信号現示を停止し、手信号による列車運行が行われたことにより発生した。貨物列車運転士は、場内信号機の停止信号で一旦停止後、「手信号代用器」による進行信号で運転を開始したが安全側線に進入し脱線し、積載していたトラックが転落してしまつたのである。

JR会社の「異常時の対応」の不手際は、強引な合理化強行による安全無視が引き起こしたことは明らかであり、事故の最大の原因であると言わなければならない。

われわれは、職場生産点での闘いを基礎に運転保安の確立を実現するためにさらに奮闘しなければなりません。

## 判決公判

3月15日 集10.15分

千葉地裁

公判終了後、地裁  
となりの弁護士会館  
で報告集会を開催  
します。結集をおね  
がいします。