

### 〈第1部〉 聞いなくして安全なし

1. はじめに  
一切の責任はJRと鉄道労連にある  
安全は思想であり哲学である  
毎月のように発生する重大事故  
ただちに反撃へ！

2. 分割・民営化体制こそが真の原因

### 〈第2部〉 東中野駅事故を検証する

1. 東中野駅事故を引き起こした「12.1ダイ改」
2. ATSの取り扱い方まで改悪したJR当局
3. JRと手を組んで労働者を死にあいやる鉄道労連

### 〈第3部〉 続発する重大事故

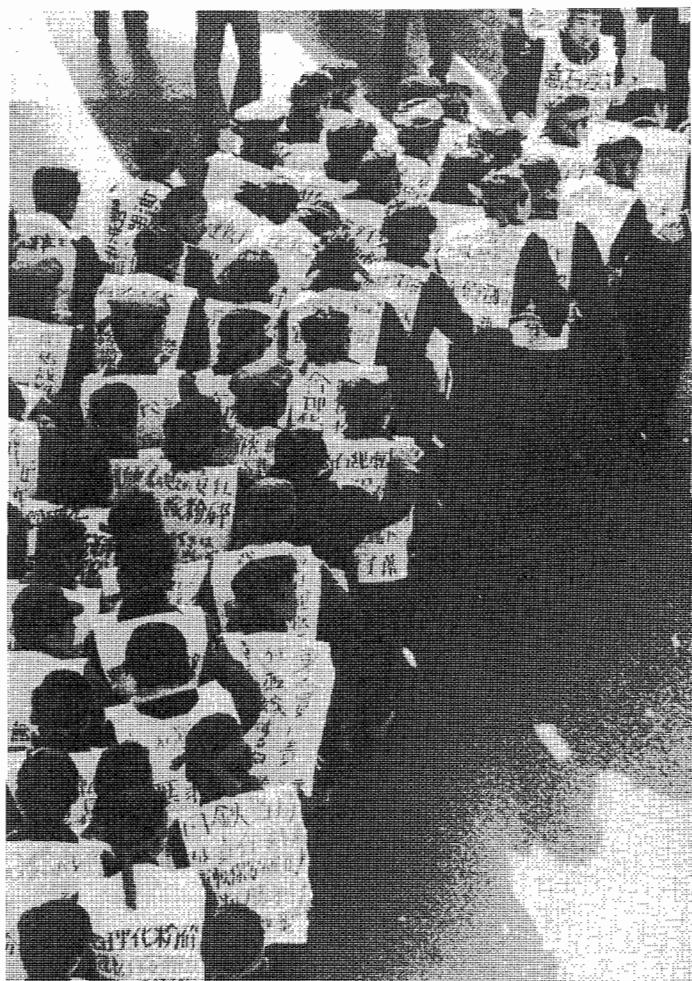
置き去りにされた貨物列車の怪

JRの安全は最悪の状態

### 〈第4部〉 資 料

聞  
い  
な  
く  
し  
ん  
安  
全  
な  
し

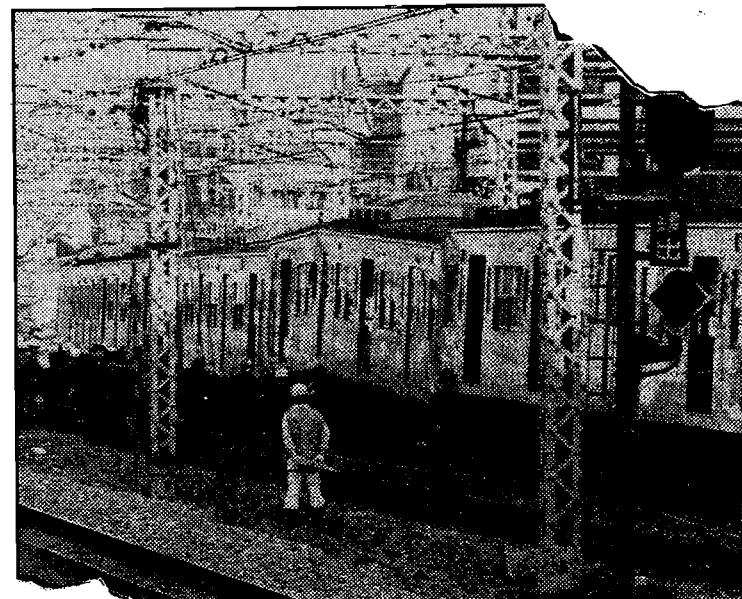
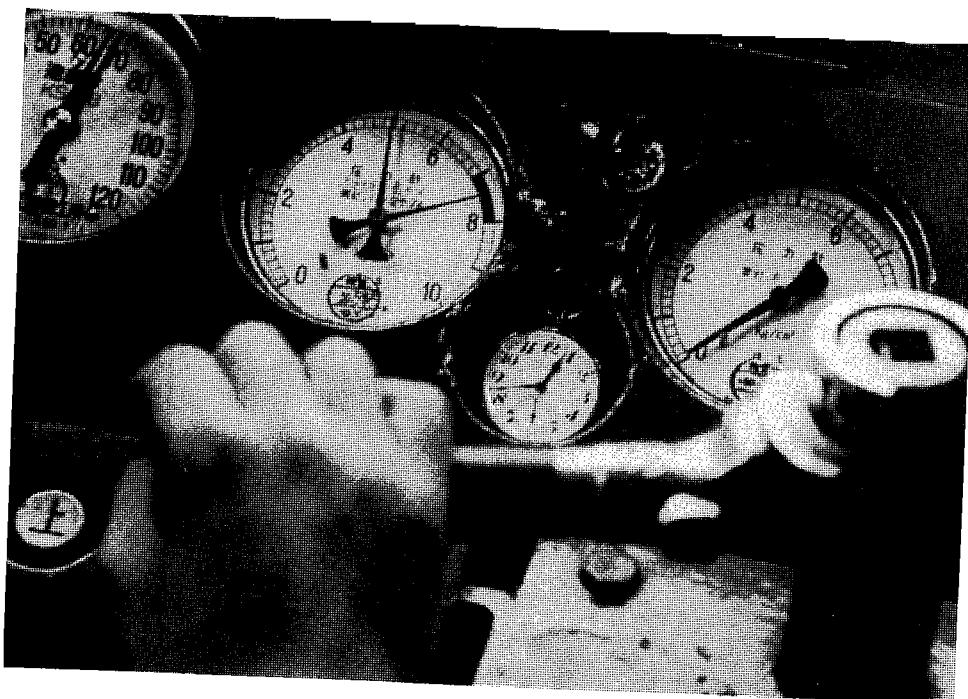
●第一「第二」の東中野駅事故を許さぬために



大根洋一

# 聞いなくして 安全なし

●第一回 東中野駅事故を許さぬために

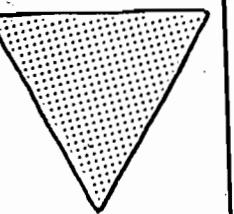


## 目 次

〈第1部〉 聞いなくして安全なし	1
1. はじめに	2
一切の責任はJRと鉄道労連にある	2
安全は思想であり哲学である	3
毎月のように発生する重大事故	4
ただちに反撃へ！	4
2. 分割・民営化体制こそが真の原因	5
〈第2部〉 東中野駅事故を検証する	10
1. 東中野駅事故をひき起こした「12.1ダイ改」	11
2. ATSの取り扱い方まで改悪したJR当局	17
3. JRと手を組んで労働者を死にいやる鉄道労連	26
〈第3部〉 続発する重大事故	29
置き去りにされた貨物列車の怪	30
JRの安全は最悪の状態	33
〈第4部〉 資 料	35

# はじめに

— 安全を解体するJRを弾劾する —



## 一切の責任は、JRと 鉄道労連にある！

十一月五日午前九時三八分、東中野駅構内において、停止していた電車に後続電車が追突するという重大事故が発生し、乗客と運転士二名の尊い生命が奪われた。また、重軽傷者は一一六名に及んだ。

当局は、事故からわずか数時間しかたたないうちから、「原因は運転士のミスと思われる」（山之内副社長）との談話を発表、一切の責任を平野運転士に帰して、事態を乗りきろうと策した。しかし、その後東中野駅事故を契機として、あふれ出るかのように明らかとなつた様々な事実は、この事故が起ころべくして起きた事故であり、一切の責任が、JR当局と鉄道労連にあり。

## 安全は思想であり、哲學である

鉄道輸送に携わる者である以上、何人といえども、安全問題から逃げることは絶対にできない。しかも、安全を確保するためには、日常的には目に見えない複雑な事故の原因、その要素を一つひとつ排除し、その確率を少しでも減らし、ゼロに近づけていく以外に、いかなる抜本策もない。しかし恐ろしいのは、その努力がたとえ怠われていたとしても、日常的には、

反合理化・運転保安確立の闘いとして路線化し、常に闘いの中軸にすえ、取り組みをつづけてきた。

しかし、国鉄分割・民営化攻撃の開始以来、政府・自民党・国鉄・JR、そして鉄道労連・革マルは、この数年間、次から次へと安全を切り捨て、危険要素、事故発生要素を持ちこみ、正反対の方向へと突き進んでいたのである。

そして、重大事故の発生が「日常」となる最悪の事態にまで至らしめたのである。われわれは、まさに、東中野駅事故は、起ころべくして起きたものであると断言せざるをえない。



津田沼運転区での抗議集会（88年12月7日）

ることを疊りなく明らかにしている。

われわれは、徹底した合理化と労働強化によって、最優先させるべき安全

を切り捨て、増収のみを至上とし、加えて労務政策・組合潰しのみに血道を

あげるJRの経営姿勢に対し、この間幾度となく警鐘を乱打してきた。しかし、この警告は一切顧みられることなく、ついに現実のものとなってしまった。共に働く仲間が殺され、乗客の命まで奪つたのである。われわれは、激しい怒りと憤りをおさえることができない。

# 毎日のよつてに発生する重大事故

JR移行以後、運転事故・傷害事故である。

は激増し、JR内部では「非常事態宣言」があいついでださるような状況が恒常化している。

この半年間、JRでは、八月東北線、九月八戸線、十月上越線、十二月五日東中野駅、十二月十三日函館本線と毎月のように重大事故が発生している。

しかも、このような重大事故一步手前の事態は枚挙にいとまのないのが実態

## ただちに反撃へ！

### —安全運転闘争を貫徹しよう—

われわれは、ただちに反撃に起しあがつた。十一月七日、津田沼運転区

において緊急抗議集会を開催、翌日、自らの生命と乗客の生命を守るために

## 分割・民営化体制こそが真の原因

### 噴出はじめた矛盾

合理化のほとんどは、安全の切り捨てと、苛酷な労働強化によって生みだされたのである。

とりわけ、動力車乗務員の勤務は、超過勤務を前提とした勤務形態に改悪され、食事時間すらともに確保されない状態のなかで、ロングランを強制されている。

いかにすさまじい労働強化が国鉄労働者を襲つたのか、事実こそが雄弁である。

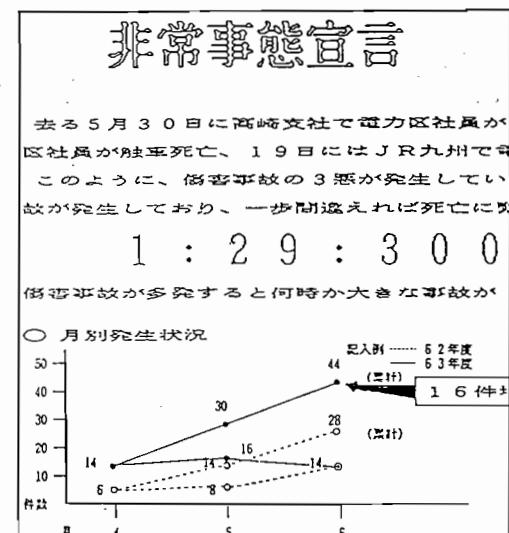
グラフは、津田沼運転区乗務員の一日平均労働時間と乗務キロの推移であ



JRの総武・中央緩行線  
速度アップが影響か

改正ダイヤに無理?  
事故後「違反運転しないから」

今回の事故は何よりも、国鉄分割・民営化の必然的帰結である。  
少しでも冷静に考えるものであれば、わずか二年間ほどの間に十万人もの首きり合理化を強行することが、いかに背筋の寒くなるような無謀なやり方なのか、誰の目にもわかるはずのことである。これを承知で強行したのが国鉄分割・民営化であった。しかも、この

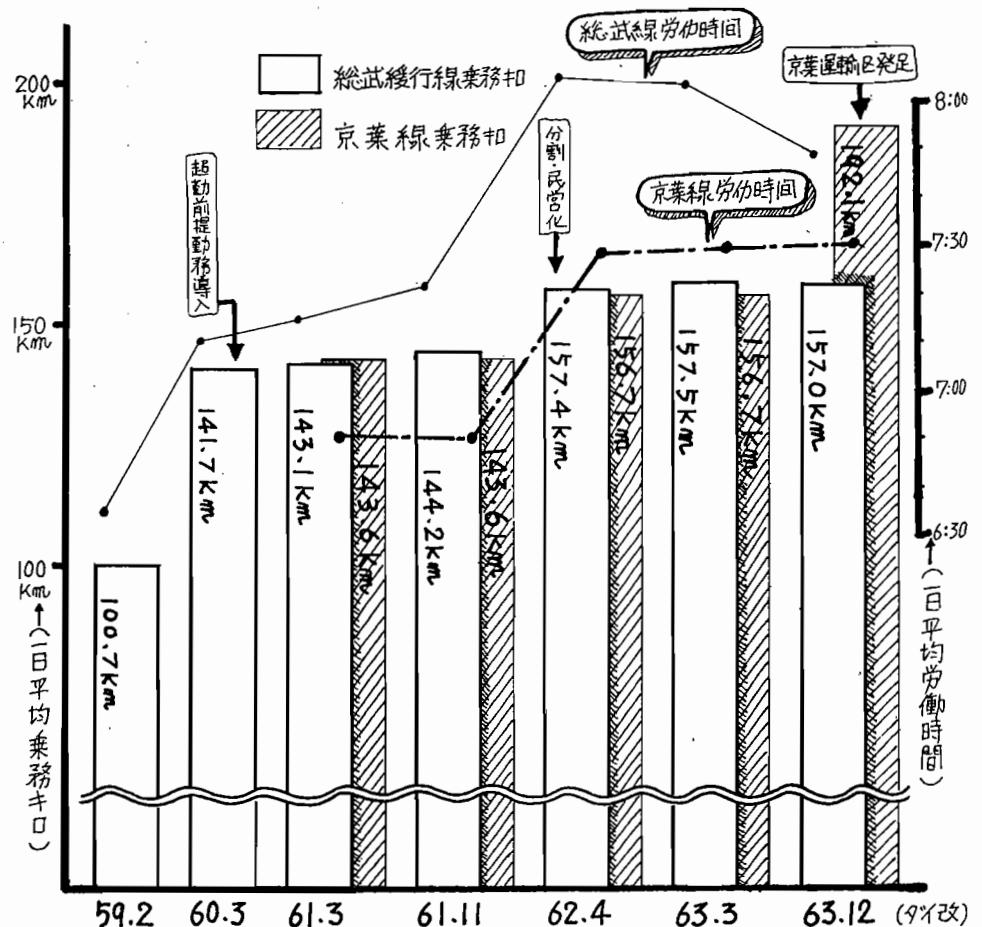


これは、生きるための最低限の闘いである。われわれは、これを出発点として、「四・一分割・民営化体制」粉碎へ向け、全力をあげて反撃にたつ。

- (1) 「見込み運転」はしない、A T/S取り扱いの基本動作の厳守である。
- (2) 「回復運転」はしない。
- (3) 制限速度を厳守する。

ただちに自衛の闘いを開始した。

## 東日本支社(新幹線)の一日平均乗務キロと労働時間



国鉄における安全とは、【適正な労働条件】【保安設備の充実】【車両・保安部門の検査・修繕・点検体制】【関係労働者の充分な教育・訓練】が四位一体となつて確立されなければならぬ。国鉄分割・民営化は、国鉄百年の歴史が生みだしたこの全てを解体し尽くした。

いくつかの例をあげてみよう。

まず、第一に国鉄・JR全体の所要員数の推移である。分割・民営化までの四年間の間に国鉄・JRの要員数は、まさに半減（！）されたのである。

これでもなをJR当局は、

### 事故前一箇月の平野運転士の勤務

月	日	11/29	30	12/1	2	3	公休	4	年休	5	13
仕業	13	5	3	11							13
時間	6:42~15:09	5:35~13:33	5:15~13:47	5:52~14:34							6:20~15:36

## 保安体制の徹底的解体

「えでして一人でも人が減ると安全性が下がるというテーマをとばす人がいる。これは、ほかの目的のために安全をだしこう使っているキヤンペーンなんです。私どもの見たところ、新しい技術を入れ、意欲の高い社員がいれば少ない人手でやつた方が安全性はあるかに高まるというのが常識」

（山之内副社長・八七年十一月二四日付け「交通新聞」）

どうぞひいてるのである。

このような無謀な要員削減が実現できたのは、徹底的な労働強化とともに、車両の検査・修繕、保線、電力、信通、列車係（貨物列車の車掌）、各駅のホーム要員など、専ら安全確保にたずさわる部門（非採算部門）の切り捨て、

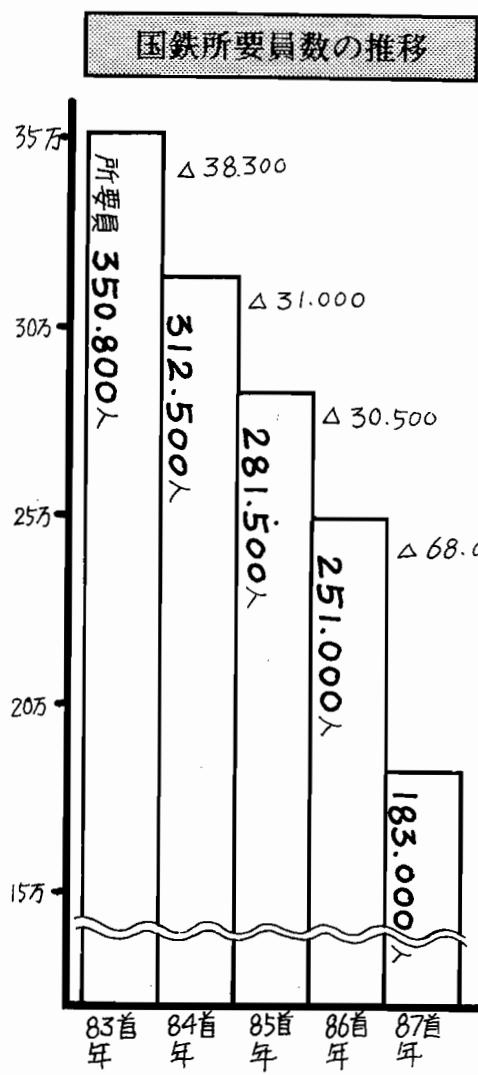
手抜き、省略が大規模におこなわれたからである。

例えば、車両の検査・修繕部門では、「六〇・三ダイ改」「六一・三ダイ改」をとおして、次のような全面的な手抜き、大合理化が強行された。

しかも、主要駅には必ず配置されていた「派出検査」も、そのほとんどが廃止された。

同時期、保線など、施設関係でも全く同じようなことが行われている。また、列車係は全廃され、ほとんどの駅からホーム要員がいなくなっている。（JRでは、今や六割以上の駅が全くの無人駅である。！）

しかも、営利優先の施策によつて膨大な老朽危険設備がそのまま放置されその上を列車が走つてゐるのである。これがいつわらざるJRの実態なのである。



# 命令と服従の強権的

## 労務支配が事態をより深刻化

さらに、命令と服従をこととし、異をとなえることを許さず、組合潰しにのみ血道をあげる異常な労務支配が、事態をより深刻なものとしている。

動労千葉や国労の組合員であるとい

うだけで、徹底的な差別がおこなわれ、あらゆる部門からバテランの技術者が大量に強制配転され、会社に服従することの「踏絵」としての「小集団活動」や「增收活動」の強制が労働者を日常的にヘトヘトにさせている。

さらに、重箱の角をつつくような監視体制、三〇秒・一分の遅れも乗務停止や処分の対象となり、ボーナスや昇

(検査種別)	検査周期(期間)の延長・廃止		延長・廃止時期
	国 鉄	J R	
全般検査	48ヶ月	→ 72ヶ月	86.3
要部検査	24ヶ月	→ 36ヶ月	"
台車検査	12ヶ月	→ 廃止	85.3
交番検査	60日	→ 90日	86.3
仕業検査	48時間	→ 72時間	"

できるはずだ」と全く未経験な者に、ほとんど教育もおこなわずに気動車の

検査をやらせる（木更津支区）

◆ 全く同じミスに対しても、動労千葉の組合員と鉄道労連の組合員で乗務

停止期間に格差（銚子運転区など）

◆ 予備勤務の乗務員をホームに立てさせ、アゴヒモなど同じ仲間のチエックを、業務として指示する（津田沼運転区）

◆ 組合脱退を昇進試験合格の条件とし、実際に脱退者だけを合格させる、など、例をあげれば枚挙にいとまがない。

管理者すら、労務政策のみにたけた者が主要な部署を担い、本来の業務が二の次にされているのが実態である。

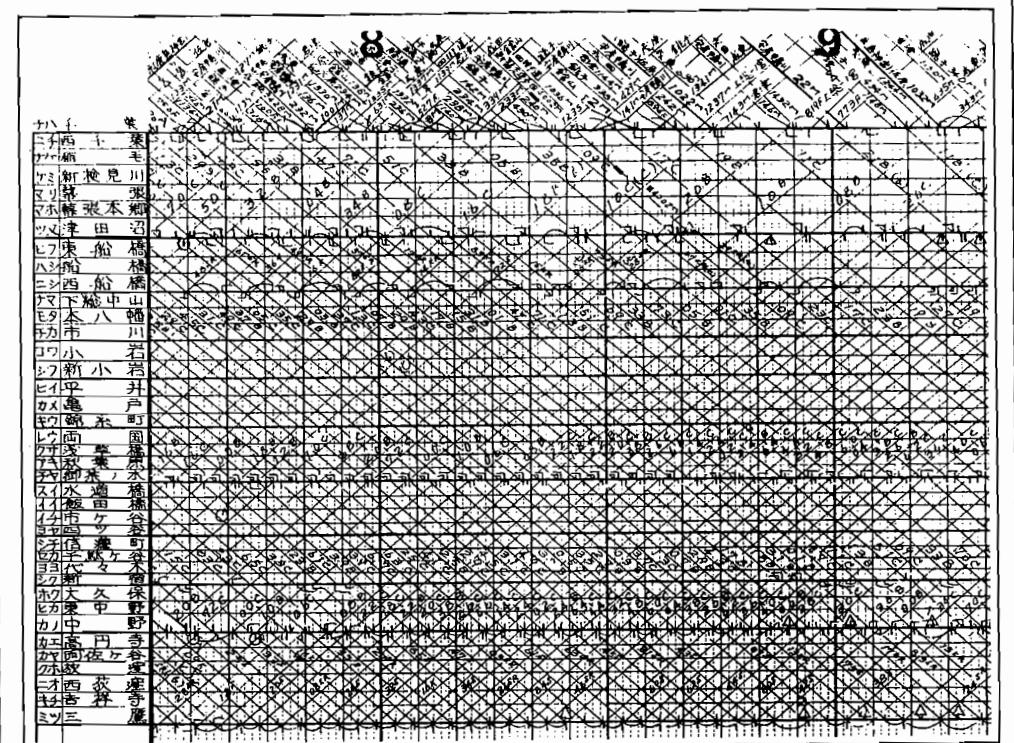
このような状態が続く限り、断じて安全部が確保されるはずはないのである。

種別	建設年代別			計
	明治の建築	大正の建築	昭和の建築	
上部工(延)	6,000	12,000	63,000	81,000
下部工(基)	23,000	22,000	85,000	130,000
橋りょう 危険箇所 (瓦砾化) 例	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	2 3 4 5 6 7 8 9 10	3 4 5 6 7 8 9 10	
延長(km)	100	200	1,100	1,400
トンネル 危険箇所 (瓦砾化) 例	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	2 3 4 5 6 7 8 9 10	3 4 5 6 7 8 9 10	



- ◆ アゴヒモをしない、乗務員室の背面カーテンを開けないというだけで五ヶ月の乗務停止をおこない「トイレと食事時間以外は部屋から出るな」と、連日監禁（津田沼運転区）
- ◆ 五八秒の出場遅延で八ヶ月の乗務停止（千葉運転区）
- ◆ 業務がまわらなくなるまでベテランの検査係を強制配転し、「プロなら

# 東中野駅事故を検証する



## 東中野駅事故をひき起こした 「十二・一ダイ改」を弾劾する

無謀な

### スピードアップ

以上のような背景に加え、われわれは、今回の事故が、昨年十一月一日に実施された総武緩行線のダイヤ改悪の直後に発生していることを重視しなければならないと考える。

JR当局は、「十二・一ダイ改」によって、現場の切実な反対の声を一切無視して、総武緩行線の運転時分の短縮スピードアップと、一日六六二キ

口もの増発をおこなったのである。

それどころも、総武緩行線は日本一の過密ダイヤが組まれている線区である。ラッシュ時間帯は、二分三〇秒

間隔という、まさに芸術的な運転がおこなわれている。今までも、ダイヤ確保のために、信号が青になることを見込んで運転する「見込み運転」、客扱いによる遅れを無理に回復する「回復運転」が、全ての乗務員に強制されてきたのが現状である。

これをさらに、「十二・一ダイ改」によつて、それまで十五秒刻みであつ

た採時を十秒刻みにし、千葉一三

鷹間で、三分三〇秒（下り）から三分四〇秒（上り）短縮したのである。

JR当局は、運転時分短縮について、事前の団体交渉のなかでも、何の根拠も示さないまま、「車両が全て高性能な一〇三形電車になったので、この時間で走れるはずだ」との一点ばかりでダイ改を強行したのである。（これも全

くのペテンである。一〇三形電車の製造初年度は一九六四年であり、すでに二十年以上もたつてゐる老朽車両である）

# 一分一億円の宣伝効果!?

超過密ダイヤを  
さらに  
**改正ダイヤに無理?**  
662.1km増発 (10本)  
スピードアップで  
3分40秒短縮  
10秒刻みの採時

## ・到達時分比較

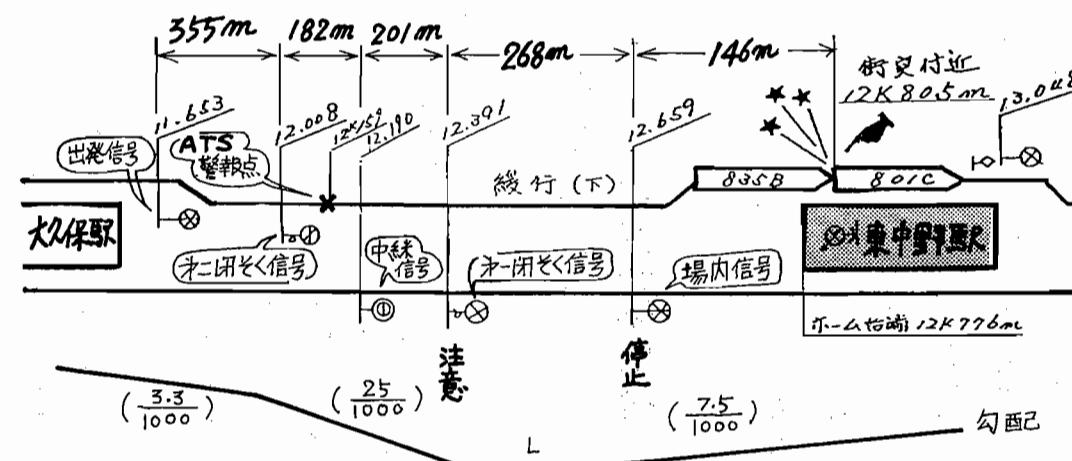
区間 上下別	C速 (混雑時)			B速 (平常時)		
	現行	改正	短縮時分	現行	改正	短縮時分
千葉～津田沼	上 17'00"	16'20"	△ 0'40"	15'30"	15'10"	△ 0'20"
	下 17'30"	17'10"	△ 0'20"	16'00"	15'40"	△ 0'20"
千葉～御茶ノ水	上 58'00"	56'10"	△ 1'50"	51'00"	50'50"	△ 0'10"
	下 58'00"	56'40"	△ 1'20"	52'00"	51'20"	△ 0'40"
千葉～三鷹	上 96'30"	92'50"	△ 3'40"	88'30"	85'40"	△ 2'50"
	下 97'00"	93'30"	△ 3'30"	88'30"	85'30"	△ 3'00"

御茶ノ水 ↓ 千葉	(スピードアップ) 基準運転時分の見直し 表定時分の10秒刻み採時	混雑時 平常時 千葉～三鷹 △3分30秒 千葉～三鷹 △3分		
		朝ラッシュ後 朝通勤後、夕・夜間帯の混雑緩和 データタイム 夕・夜間帯	土曜ダイヤの設定 朝、夕通勤帯の輸送力の見直し 下校時の輸送力増強	朝ラッシュ 12:00～16:00 夕・夜間帯
		千葉～御茶ノ水 上り1本 下り1本増発 津田沼～御茶ノ水 上り1本増発 千葉～津田沼 上り4本、下り4本増発 津田沼～御茶ノ水 上り5本、下り4本増発 千葉～津田沼 上り3本、下り4本増発 津田沼～御茶ノ水 上り3本、下り5本増発	235本→ 245本 (錦糸町口)	終日
		朝ラッシュ 24本/II→20本/II 12:00～16:00 夕・夜間帯 77本→72本	44本→48本 77本→72本	終日 235本→228本 (錦糸町口)

実は、千葉～三鷹間三分四〇秒の短縮など、全く何の意味もないことである。千葉～三鷹間を各駅停車に乗りつづける乗客などいるはずはないのである。(全区間乗つたとしても、たかだか三分四〇秒!) 東中野駅事故後、いみじくもJR千葉支社幹部が語ったように、「一分の時間短縮は、一億円の宣伝効果がある」——まさにこれが現在のJRの経営姿勢なのである。

もうひとつ現在のJRの姿をよく示すウソのような事実をあげておこう。

JR当局は、東中野駅事故後、「十一



## 超過密ダイヤ 短小閉そく区間

・「ダイ改」に無理があつたこと、連日列車が遅延せざるをえないことを何としても隠そくと、朝のラッシュ時間帯に管理者をかき集め、遅れ時分の採時駅である錦糸町駅の下り方数駅に各駅二十名から四十名(!)もの「通勤対策要員」(尻押し要員)を配置し、乗客を無理矢理押し込んで、「今日は一分しか遅れていません」とウソぶ正在るのである。

これがJRの「安全とサービス」の実態である。

国鉄の『3S』は、スピード、セイフ

運転」が強制されているのである。

国鉄・JRは、かつて日本に視察に

ティー、スタンダードだったが、JRの『3S』は、スリル、スピード、サスペンスなどという冗談が、実際は冗談でなくなってしまっているのが現実なのである。

## 無理に無理を重ねる 危険な運転を強制

オフの目標）を五十メートルから千メートルも先に移しかえたのである。（これは、当局が言うように、車両性能が向上したからスピードアップができるのでなどないことを鮮明に示している。また、ダイ改までには、この工事がすべて終わらず、ダイ改移行後も作業がおこなわれていた）

さらに、制動目標（ブレーキをかける位置）制動速度も全て変更された。

また、次の「総武緩行線運転時分表」を見ていいただきたい。列車は、駅を出発すると、一定の目標までノッチを上げ（力行）、ノッチをオフし（惰行）、次駅のホームのほぼ始端付近でブレーキをかけて停止する。

当局は、今回のスピードアップをするために、全駅間で惰行標識（ノッチ

八十キロものスピードで駅に突っ込み停止するような運転が強制されるようになつたのである。

このように無理な運転が、車両や線路にも重大な悪影響をおよぼすことは言うまでもない。実際、車両検修の大

合理化とも相まって、JR移行を前後して、モーターのカーボンブランシング

レー・キディスク・制輪子、車輪などの異常摩耗が多発するようになっている。いかに無理な危険な運転がおこなわれているかは、一目瞭然である。「タルム」余裕さえないことこそが事故の原因である。

## 同じ場所で 三回の追突事故

しかも、東中野駅は、当局自身が「要注意駅」に指定していた「魔の駅」である。駅直前で大きく左にカーブし、千分の二五という急な下り勾配（線路基本構造基準規定に定めるほぼ限界ギリギリ）になるために、見通しが極め

12・1ダイ  
改以前

## 総武緩行線標準運転時分

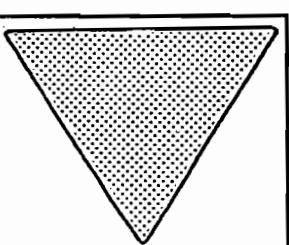
項目 駅名	運転時分	情 行			制 動		
		運度	同 標	料 程	速 度	同 標	離 離
千葉	① 2:00	68	副13	15K-5 8	64	木-1始端	2.0M手前
西千葉	2:05	75	副16	34.870	70	木-1始端	5.0M手前
船毛	2:35	81	副35	35.040	71	木-1始端	5.0M手前
新狭原	1:55	66	副18	32.780	72	木-1始端	2.0M手前
葛張	2:15	80	副18	30.739	58	木-1始端	2.10
幕張本郷	2:45	86	副23-2	28.603	72	木-1始端	4.0M手前
津田沼	2:20	63	副12	25.520	55	木-1始端	2.00
東船橋	1:55	77	副14	23.657	75	木-1始端	6.0M手前
船橋	2:30	78	副18	21.750	69	木-1始端	5.0M手前
西船橋	2:00	67	副13	19.220	60	木-1始端	2.30
下神明	1:50	74	副10	17.690	62	木-1始端	2.0M手前
本八幡	2:10	73	副17	16.090	62	木-1始端	2.30
市川	2:35	78	江9-9 入口	14.005	64	木-1始端	2.0M手前
小岩	2:40	79	新中野-9 入口	11.460	70	木-1始端	5.0M手前
新小岩	2:10	68	木-1始端	8.692	64	木-1始端	2.60
千葉	2:10	68	副23	6.897	63	木-1始端	2.10
走り	1:35	62	副3	5.210	57	木-1始端	10M入り
新狭原	2:10	72	副1	3.803	65	木-1始端	2.0M手前
西国	1:20	58	副7	2.240	53	木-1始端	140
浅井橋	1:35	61	副11	1.320	43	木-1始端	100
秋葉原	2:00	40	副11	0.580	46	第2場内	170
御茶ノ水	2:10	80	11号社	23K190			

項目 駅名	運転時分	情 行			制 動			
		運度	轍	羅	類	速 度	同 標	
御茶ノ水	2:00	50	50%	オ7	2K700	42	木-1始端	
水道橋	1:15	55	2號	3K850	55	レピ-9-	190	
飯岡	1:55	65	○	4K720	48	原根松浦	150	
市ヶ谷	1:35	53	○	6K130	40	番線待合	190	
四ツ谷	1:50	60	和社	7K000	43	8号社	150	
仲濱町	1:30	53	○	8K050	36	10号社	60	
代々木	1:40	52	○	9K005	39	喫煙	70	
新宿	1:30	42	○	9K900	45	2号場内	100	
大久保	1:50	50	50%	オ7	10K700	43	5号社	100
東中野	1:40	49	○	11K795	65	28號	240	
中野	2:25	67	7號	13K225	49	入換	180	
高円寺	2:00	64	○	15K100	39	7号社	100	
阿佐谷	1:35	60	和社	16K500	52	5号社	180	
荻窪	1:45	58	2號	17K830	60	5号社	230	
西荻窪	2:15	72	4號	18K450	45	構内	170	
吉祥寺	2:05	71	6號	21K190	59	木-1始端	220	
三鷹	2:10	80	11號	23K190				

12・1ダイ  
改以後

項目 駅名	運転時分	情 行			制 動		
		速 度	目 標	程	速 度	目 標	
千葉	① 2:00	70	オ3出発	37950	6.5	木-1始端	
西千葉	2:05	80	11号社	36600	7.6	15号社	
船毛	2:30	85	32号社	34850	7.5	16号社	
新狭原	1:55	70	17号社	32750	7.8	19号社	
葛張	2:15	83	副12号社	30480	7.8	11号社	
幕張本郷	2:45	88	副31号社	28500	7.7	16-2号社	
津田沼	2:15	70	副5号社	25950	6.6	7号社	
東船橋	1:55	80	副12号社	24150	7.8	13号社	
船橋	2:30	85	副12号社	22100	8.0	22号社	
下総中山	2:00	70	副12号社	19880	6.8	9号社	
本八幡	1:50	80	副7号社	18100	8.0	11号社	
市川	2:10	80	13号社	16500	7.0	12号社	
小岩	2:35	90	副22号社	14100	8.2	閉△	
新小岩	2:35	90	副40号社	11650	8.4	10号社	
平井	2:10	72	橋中 中止	9200	7.0	13号社	
龜戸	1:35	67	副1号社	5700	6.6	オ2場内	
葛糸町	2:10	75	副5号社	3700	7.0	20号社	
西国	1:20	60	木-6号社	2200	5.8	木-4号社	
浅草橋	1:30	68	副4号社	1100	6.0	15号社 表禁	
御茶の水	1:20	50	○	0500	50	木-1始端	

駅名	時分	情 行	目 標	制動
御茶ノ水	50	木8号社	49	構造1号社
	48	木7号社		
	81	第1回	58	構造1号社
水道橋	1:15			
飯山橋	1:45	副1号社	63	木-1始端
市ヶ谷	1:25	木1号社	52	構電4号社
四ツ谷	1:35	65	8号100	54
				構造1号社+1/2
保土ヶ谷	1:30	木1号社	43	構造1号社
				+1/2
代々木	1:35	60	木6号社	50
				第1回内 信號
新宿	1:15	17	構造1号社	49
				構造1号社
大久保	1:45	52	10K700	45
				11"500 構造1号社
東中野	1:35	81	第44号社	75
				木28号社 10m手前
中野	2:05</td			



# ATSの取り扱い方まで 改悪したJR当局

ATS警報表示で  
一旦停止の必要なし

さらに、事故発生の原因として、JR移行時に、ATS取り扱い規定の改悪がおこなわれていたことを重視しなければならない。しかも、その指導が再三にわかつたつて変更されていたので

そもそも、ATS自身、二十年も前に導入された極めて初步的な保安装置にすぎない。現在他の私鉄でこのような保安度の低い機器を使用していると

ある。

て悪いという、構造上の欠陥よつて、一九六四年一月、一九八十年十月にも、ほぼ同じ地点で、同様の列車追突事故が発生しているのである。全く同一箇所で今回が二回目なのである。しかし、

当局によって根本的な対策がとられてこなかつたことは言うもでもない。イ改によって、惰行速度が四九キロから六一キロに、制動速度が六五キロから七五キロにひき上げられたのである。まさに、事故を起こせとばかりに、危険要素が次から次へと持ち込まれたのだ。

項目 駆 け 名 時 分	惰 行		制 動			
	速 度	目 標	速 度	目 標		
三 里	74	本外	23K100	65	ホーム始端 50m手前	270
吉祥寺	71	17号柱	21K860	68	5号柱	280
西荻窓	70	17号柱	20K150	76	ホーム始端 50m手前	290
狛塚	66	17号柱	18K390	56	ホーム始端	220
阿佐谷	64	17号柱	17K140	57	ホーム始端	220
高円寺	53	15号柱	15K850	57	ホーム始端	210
中野	50	本外	14K400	56	列車非常 停止警報器	230
東中野	72	16号柱	13K270	43	構内	170
大久保	62	11号柱	11K205	53	1号場内	200
新宿	55	10号柱	10K045	58	ホーム始端 10m先	210
代々木	55	10号柱	9K305	60	13号柱	240
千駄ヶ谷	42	8号柱	8K440	50	ホーム始端 10m先	210
信濃町	47	和外	7K500	54	列車非常 停止警報器	230
西・今	45	10号柱	6K340	50	10号柱	250
市ヶ谷	51	8号柱	5K470	55	3号場内	170
飯能	53	10号柱	3K950	54	入カ	190
水道橋	40	14号柱	3K300	44	ホーム中央 8メートル	90
御茶ノ水	52	11号柱	3K115	43	構内手前	

項目 駆 け 名 時 分	惰 行		制 動			
	速 度	目 標	速 度	目 標		
御茶ノ水	48	7号柱	0.400	46	ホーム端 10M手前	120
秋葉原	56	本 5	1.110	64	ホーム端 30M手前	240
浅草橋	55	本 2	2.110	54	ホーム端 20M手前	230
両国	69	構本16	3.250	63	ホーム端 20M手前	230
錦糸町	64	構本23	5.030	58	ホーム端 10M手前	220
亀戸	73	本 10	6.390	67	ホーム端 10M手前	240
平井	70	7号柱	8.250	69	ホーム端 50M手前	260
新小岩	85	構本28	10.480	58	ホーム端 10M手前	220
小岩	80	本 12	13.080	62	ホーム端 20M手前	230
市川	71	本 3	15.450	63	ホーム端 20M手前	230
本八幡	62	本 4	17.340	62	ホーム端 20M手前	230
下総中山	68	本 6	18.980	65	ホーム端 50M手前	260
西船橋	70	本 6	21.100	67	ホーム端 30M手前	240
船橋	82	本 9	23.360	64	ホーム端 40M手前	210
津田沼	80	本 8	24.811	61	ホーム端 40M手前	240
幕張本郷	90	本 4	27.671	68	ホーム端 30M手前	240
幕張	64	本 1	29.965	72	ホーム端 10M手前	260
新鎌ヶ谷	74	本 6	32.200	51	レピーター	140
稻毛	84	本 19	34.280	67	ホーム端 40M手前	250
西千葉	75	本 8	36.490	74	ホーム端 60M手前	270
千葉	54	構本2	37.960	43	階級切り 10M手前	140

12・1ダイ  
改以前 総武緩行線標準運転時分

12・1  
ダイ改

駅 名	時 分	惰 行 目 標	制 動 目 標
三 里	45	7号柱	70
	2.05	16号柱	45m後
吉祥寺	75	16号柱	72
	1.55	16号柱	45m後
西荻窓	85	第1閉鎖柱	78
	2.05	第1閉鎖柱	20m手前
荻窓	71	8号柱	62
	1.45	8号柱	45m後
阿佐ヶ谷	70	11号柱	64
	1.35	11号柱	45m後
高円寺	48	○	60
	1.55	○	ホーム端
中野	63	1号柱(5高橋)	70
	2.00	1号柱(5高橋)	少しだけ
東中野	74	1号柱(5高橋)	50
	1.40	1号柱(5高橋)	50m手前
大久保	60	本13号柱	58
	1.30	本13号柱	45m後
新宿	55	○	54
	1.10	○	駅行側下り直進
代々木	55	本13号柱	60
	1.30	本13号柱	ホーム端
千駄ヶ谷	45	構本4号	53
	1.25	構本4号	45m後
信濃町	55	構本2号	54
	1.35	構本2号	54m手前
四ツ谷	46	曲1号柱	58
	1.25	曲1号柱	45m手前
市ヶ谷	58	構本2号	58
	1.45	構本2号	58m手前
飯田橋	60	構本1号柱	59
	1.15	構本1号柱	45m手前
水道橋	52	構本1号柱	59
	1.45	構本1号柱	45m手前

項目 駆 け 名 時 分	惰 行		制 動	
	速 度	目 標	速 度	目 標
御茶の水	53	7号柱	0.450	52
秋葉原	70	9号柱	1.150	75
浅草橋	60	4号柱	2.180	60
両国	80	オ開門	3.500	80
錦糸町	67	場内△	5.650	67
亀戸	80	本16号柱	7.200	73
平井	80	9号柱	9.300	78
新小岩	90	本33号柱	11.340	65
小岩	90	構入口	14.200	80
市川	90	本7号柱	16.250	75
本八幡	73	本7号柱	18.150	70
下総中山	75	本7号柱	19.650	74
西船橋	83	○	21.700	73
船橋	80	本10号柱	24.050	65
東船橋	70	○	25.430	62
津田沼	62	オ開門△	28.200	68
幕張本郷	72	2号柱	30.000	81
幕張	70	7号柱	32.300	55
新鎌ヶ谷	90	24号柱	34.450	75
稻毛	75	7号柱	36.450	70
西千葉	65	5号	38.100	43

国鉄

電車乗務員執務  
基準規程  
(国鉄)

一日停止  
が消えた!  
ATS  
JR

## 第2款 警報時の取扱い

(警報表示の際の取扱い)

第42条 乗務員は、運転の途中でATSの警報表示があったときは、次の各号の取扱いをしなければならない。

(1) 信号機の停止信号に対する警報の表示があったとき。

ア 「警報赤」と喚呼する。

イ 直ちにブレーキ弁ハンドルをブレーキ位置に移し、自動ブレーキ使用車は $0.6 \text{ kg/cm}^2$ 以上のブレーキ管減圧、直通ブレーキ使用車は $2.0 \text{ kg/cm}^2$ 以上の直通管圧力の昇圧を行ったのち確認ボタンを押し、列車が停止するまでブレーキを緩解してはならない。この場合、警報を表示した信号機の進行を指示する信号現示を喚呼位置の内方で喚呼したときは、当該信号機の現示に従ってよい。ただし、停止する列車が停車場に進入する場合で出発信号機の警報表示のときは確認扱いを行い、所定位置まで運転を継続してよい。

ウ 前イの場合、停止信号を現示している信号機から相当の距離を隔てて停止したときは、「停止位置移動、制限 25」と喚呼し、当該信号機の外方 50 メートルの地点まで時速 25 キロメートル以下の速度で注意運転するものとする。

項目	作業内容	記事
ATS ロング 鳴動	場内及び 閉そく信 号機	「警報、赤」と喚呼
		信号の現示が確認でき ない場合、信号機の外 方 50 m まで注意して 進行
		3 警報を発した信号機の進行を指示する信号の現示を確認した後にチャイムを消す

ATSの警報の表示があったときの取扱いについては、次の取扱手順によること。

- 1 場内信号機又は出発信号機の箇所（以下「直下」という。）以外でATSの警報の表示があった場合の取扱い。
  - (1) 場内信号機及び閉そく信号機の場合
 

停止信号に対するブレーキ手配をとった後に確認ボタンを扱う。この場合、当該信号機の信号現示を確認することができないときは、信号の現示を確認できる箇所まで、速度を低下して進行すること。チャイム消しボタンは、当該信号機に停止した後に扱う。

動力車乗務員作業標準 (JR)  
②運転中の取扱い

運転取扱いの指導について  
13. ATSに警報の表示があつたときの取扱い



ATSBの表示があつた場合、「列車が停止するまでブレーキを緩解してはならない」と明確に規定されていた。一日停止した後、当該信号機の外方へ手前)五十メートルまで、二五キロ以下で注意運転し、再び停止するのが、国鉄時代の取り扱いである。

しかし、JRの「作業標準」では、ブレーキ手配をおこない、当該信号機の外方五十メートルまで、注意して進行すること、と「一日停止」をする必要はない、と改悪したのである。

実際、津田沼運転区では、昨年四月

一日に改訂判の「動力車乗務員作業標準

ころはない、と言われている。しかし、それすらも、運転密度を上げるために、その取り扱い方を改悪したのである。

国鉄時代の「執務基準規定」では、ATS警報の表示があつた場合、「列

車が停止するまでブレーキを緩解してはならない」と明確に規定されていた。一日停止した後、当該信号機の外方へ手前)五十メートルまで、二五キロ以下で注意運転し、再び停止するのが、国鉄時代の取り扱いである。

しかし、JRの「作業標準」では、ブレーキ手配をおこない、当該信号機の外方五十メートルまで、注意して進行すること、と「一日停止」をする必要はない、と改悪したのである。

実際、津田沼運転区では、昨年四月

一日に改訂判の「動力車乗務員作業標準

準集」が配布されたさいに、指導訓練で、このような指導がおこなわれている。（国労八王子の情報によれば、東

京では、分割・民営化移行後すぐこのような指導がおこなわれている）

# ATS鳴つたら一時停止

## JR側、改定規範徹底怠る

千葉勤労指摘

読売全国版  
12月8日

## 混乱時は、赤信号を無視しろ

「JR東中野駅構内で五日朝起きた中央線の追突、脱線事故で、同線の運転士を抱える千葉勤労（中野洋委員長、七百五十人）は七日、「過密ダイヤが事故の原因である」という抗議声明を発表するとともに、原因調査のポイントとなつてある列車自動停止装置（ATS）の扱いをめぐる運転士が「ATSが作動した場合、必ずブレーキをかけ停止させる」と十月に改定されたいたにもかかわらず、運転士に周知徹底しないなかで、安全指導に問題があったと指摘した。これに対しJR東日本では「国鉄時代から一貫して、停止する」と指導しており、明文化したに過ぎない、周知徹底も図った」と「ブレーキをかけ、停止する」について改定。

従来の標準では、ATSの警報が作動した場合、「ブレーキをかけ、確認したあと信号機の手前五十メートルまで注意運転する」となっていた。これをATSが作動した場合、「ブレーキをかけ、停止する」ように改定された。この改定は文書で通達されたが、実際には正式な発表、指導が行われず、同労組組合員が十二月中旬、津田沼運転区の運転士控室に置いてあるに気づき、はじめて改定された事実を知ったという。

同労組では「改定があった場合には運転区長から説明があり、指導員による訓練が行われるはずだが、どちらも徹底していなかった」としている。

これに対しJR東日本千葉支社車務課では、改定の経緯について「国鉄時代からATSが作動した場合、必ず停止するよう指導してきた。しか

しかし、ATS取り扱いをめぐる指導は、その後も二転三転することになる。JR東千葉支社の回答によれば、昨年八月二十四日に開催された千葉支社各運転職場の指導助役を集め打合せ会議のなかで、ATSの取り扱いに関する規定に対しても、「実際に指導する場面で、読み間違えやすい、理解しにくい部分がある」という意見が現れる。事実、ほとんどどの職場では、この

現場の管理者は、大混乱することになる。事実、ほとんどの職場では、この指導文書で乗務員に指導することがで

まず、その日付に注意しなければならない。十日九日に発生した上越線における貨物列車の脱線・衝突・転覆事故の直後のことである。

その指導文書では、「一日停止」が復活するのである。これは、自ら招いた重大事故の発生にあわてて、急ぎよ復活させたのが真相であろうと思われる。しかし、新たにどんでもない「なお、輸送混亂時には

その信号機の閉そく区内に停止すること」という文章である。「その信号機の閉そく区間」とは、言うまでもなく、その信号の先の区間（内方）を指す。（JR「運転取扱心得」別表三〇、「閉そくする区間を『閉そく区間』といふ」つまり、輸送混亂時には、「輸送障害を増大させることになる」の

ままで寝てはならない。そのかつたのが内部で指摘され、再徹底の意味で文書にした」と、正式な改定ではないことを強調。この文書を十月二十四日の会議で指導助役に渡し、各職場で配布した。同運転区では今月一日朝の点呼の際に、乗務員に配布、徹底を図ったとしている。同労組は、中央線緩行電車など運転本数が多く、発車間隔が短い路線を担当する同運転区では、停止していくは後続の電車に影響するため、職場では「停止せず、時速二十五キロ以下に減速して赤信号機の前方五十メートルまで進行するように指導を受けていた」として、停止が義務づけられていなかつたと説明している。

しかし、ATS取り扱いをめぐる指

導は、その後も二転三転することになる。

# 置き去りにされた貨物列車の怪

## —上越線事故の教訓—

運転しろ（！）」という、おそるべき指示をおこなうのである。

そして、午前三時二四分、脱線事故

昨年十月一九日午前二時三八分、上越線渋川 - 敷島間で、上り四六六〇列車（三二二輛編成）が走行中、二二

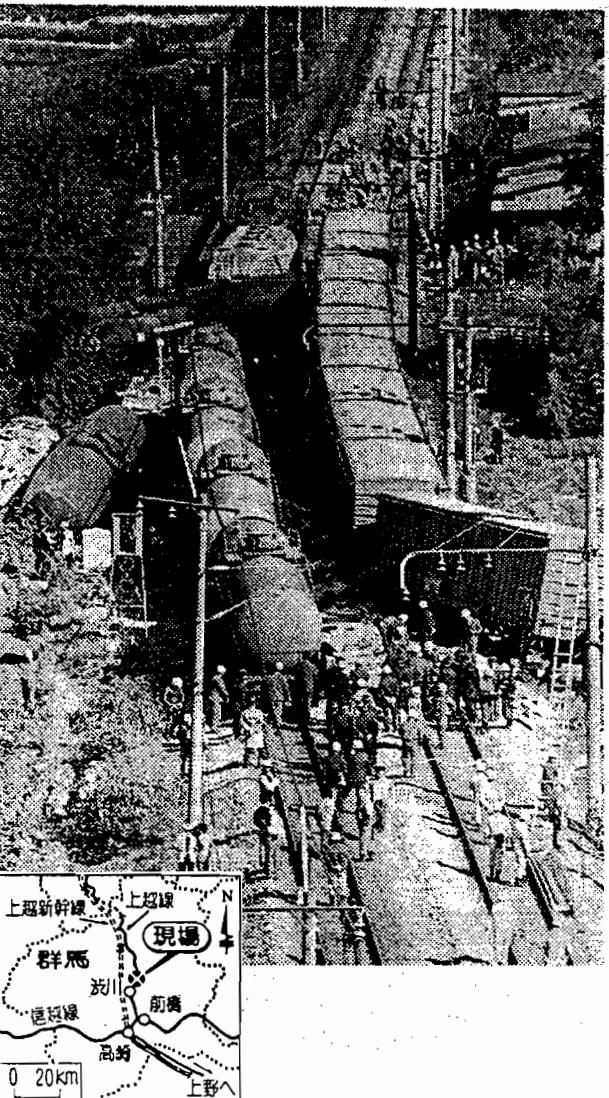
輪目前の車軸が折損・脱線したため、連結器がはずれ、後ろ十一輪が分離した。機関士は、真暗闇のために分離した貨車を見つけることができなかつた。

その報告を聞いた「指令」は、「防護無線による発報信号（周囲一キロの列車を全て停止させるもの）を切り、分離した貨車を置き去りにしたまま、渋川駅まで運転しろ」という常識では考えられない指示をだしたのである。

さらに「指令」は、約四十分後、下り三七八一列車に「貨車が置き去りにされているかも知れないから、注意して

発生から四六分もたつて、下り列車がまさに信じられないような大事故の発生となつた。

残留貨車に衝突、脱線転覆するとい



### 異常な労務支配が引き起こした重大事故

まさに規程を越える大風のなかを走らせた「余部鉄橋事故」の再現である。否、こんなことが今や日常茶飯事となつてしまつている。

### 車軸折損は、検修合理化の結果

この上越線事故ほど、現在のJRの姿をもの見事に示す事例はない。本線上に列車を置き去りにしたまま（それも、どのような状態かも全くわからず）運転することを指令するなど、到底考えられないことである。当然規程上も明記されている。さらに、そのような状態のなかに対向列車を突っ込ませるなど、なおさらである。

しかし、「一分でも遅らせれば処分だ」「どんなことがあっても走らせろ」「プロならできるはずだ」「增收こそすべてだ」というJRの姿勢が、労働者に安全を顧みる余裕など全くなくし

しかも、指令担当直員という、最も規程や列車の運行、車輌の構造を熟知した者を配置しなければいけないはずの部所に、国労や勤労千葉を脱退したといふだけで、全く何の経験も知識も技術力もない人間を大量に配置したので

同じJR高崎支社管内では、この事故の少し前、運転士を、架線の高圧電流を起電停止せずに列車上にあげ、パンタグラフの修理をおこなわせる、という事件が起きている。「起電停止したら、他の列車も止めてしまうから」というのだ。

しかも、指令担当直員という、最も規程や列車の運行、車輌の構造を熟知した者を配置しなければいけないはずの部所に、国労や勤労千葉を脱退したといふだけで、全く何の経験も知識も技術力もない人間を大量に配置したのである。（JR千葉支社）

折損事故を起こした貨車は、その七



## JR、ATSをめぐつて大混乱

この指導文書の存在は、その後、事故責任をめぐつて、大きな「社会問題」となるが、JR千葉支社の対応は、責任回避のために、黒を白と言いくるめる開き直りに終始することになる。

「ATSの取り扱いは国鉄時代と一切変わっていない。しかし、一旦停止・五十メートル手前で再停止を再度徹底させるために、十月二十四日付の文書をだした。『なお書き』は、赤信号を越えていいという主旨ではない」と言うのである。

しかし、いかにJR当局と言えどもそのままでは、收拾がつかないと思つたり、両方の文書が生きている。撤回するつもりはない」自らの過ちは絶対に認めないと、その一点のみで居直りをつづけている。

## ひらき直り、責任回避を許すな

ここに示されていることは、現在のJRが「安全」という問題をどれほど軽視しているか、ということである。もはや、軽視などという一言で済まさるものではない。「頭の片隅にもなれない」と言つたほうがいいかも知れない。少なくとも、運転士と乗客が亡くなり、百名以上が重軽傷をおい、その後も、ATSの取り扱い等をめぐつて、JRの安全対策の在り方が社会的問題



昭和63年12月21日

### ATSの警報の表示があった場合の取扱について

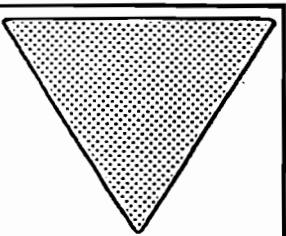
場内信号機及び閉そく信号機の停止信号に対するATSロングの警報の表示があった場合又は通過列車に対して出発信号機の停止信号に対するATSロングの警報の表示があった場合

- 1 「警報、赤」と喚呼すること。
- 2 直ちにブレーキ弁ハンドルをブレーキ位置に移し、自動ブレーキ使用車は $0.6 \text{ Kg}/\text{cm}^2$ 以上のブレーキ管減圧、直通ブレーキ使用車は直通管圧力 $2.0 \text{ Kg}/\text{cm}^2$ 以上のブレーキ、電気指令式ブレーキ使用車は3ノット以上の使用を行ったのちに、確認ボタンを押し、警報を発した信号機の進行を指示する信号を確認するか又は列車が停止するまでブレーキを緩解しないこと。
- 3 前項の場合、列車が停止信号を現示している信号機から相当の距離を隔てて停止したときは、「停止位置移動、制限25」と喚呼し時速 $25 \text{ km}/\text{h}$ 以下速度で注意運転し、当該信号機の手前約 $50 \text{ m}$ の位置に停止すること。ただし、停車場に進入する通過列車に対し、出発信号機の停止信号に対する警報の表示があった場合は、停車場の所定停止位置に停止すること。
- 4 警報持続チャイムの扱いについては、警報を発した信号機の進行を指示する信号の現示を確認したのちに、チャイム消しボタンを扱うものとする。

たのか、十二月二一日付で再々度新たな指導文書を現場に下ろすことになる。事実上、JR移行にともなう改悪、十一月二十四日付文書に基づく指導を撤回す

る内容のものであるにもかかわらず当局は、「十月二十四日付『ATSの取扱いについて』に間違いややすい表現があり、つたので、再度周知徹底したものであ

# JRと手を組んで、労働者を死に追いやる鉄道労連・革マル



また、JR当局と一体となつて、否、むしろより積極的に労働者に徹底的な労働強化を強い、会社の奴隸となることを強いる鉄道労連・革マルも同罪であることは言うまでもない。まさに、JR当局と鉄道労連・革マルが一体となつた異常な労務支配の体制、「JR体制」こそがこの事故をひきおこしたのである。

東中野駅事故に対する鉄道労連との間の対応は、そのことを疊りなく示している。

けらも、運転保安確立へ向けた決意の一片もここには存在しない。むしろ「まずい事をしてくれた」と言わんばかりである。

支部委員長  
各分会长段  
班長

東鉄労千指示第29号  
1988年12月5日

東日本旅客鉄道労働組合千葉地方本部  
執行委員長 遠藤豊勝

## 慰戒体制の確立について

12月5日、東中野駅構内で2名の死者（乗客1名、運転士1名）を含む100名以上の死傷者を出すという重大事故が発生しました。死亡されたお客様に心から哀悼の意を表します。また怪我をされたお客様に対しても心からお詫びを申し上げ、一日も早いご回復をお祈り申し上げます。

東鉄労は組合員の死と、多数のお客さまの死傷という重大事故を厳しく受けとめ再び起させないために最大の努力をおこなう決意を本部アピール、地本緊急アピールとして明らかにしたところです。置かれている社会的責任を自覚し、会社とともに事故撲滅にむけて最大の努力をしていきたいと思います。各分会、支部のいっそうの努力をお願い致します。

今後、東鉄労および子会社日本鉄道が社会的に注目されます。とりわけ千葉支社はその最大の的になると思われます。また、天皇陛下のご病状についてはマスコミ等で報道されています。

東鉄労としては、社会的な基盤において会社に協力し取り組みます。この東鉄労の取り組みに対して、さまざまな立場からの説教・中傷がでてくるものと予想されます。すでに千葉労などは東鉄労攻撃を続けています。また各地方で不審な事態が発生しています。今後、どのような事態が発生するのか予断を許さない状況となっています。

とくに、各級機関・組織役員の動向に注目していきます。東鉄労組合員としてあるいはJR社員として、飲酒などにぎやかな行為それ自身が問題にされかねない状況であります。

したがって、各級機関は置かれている現状をしっかりと認識し、責任ある諸行動をおこなうよう下記の取り組みについて組合員に指導して下さい。

記

1. 各級機関は、12月6日以降、職場で慰戒体制を確立して下さい。
2. 支部、分会、班役員は、みずから警戒心を高め、自覺を持った諸行動をとるようお願いします。
3. 酒席等の場に参加するときは、充分な責任ある諸行動をとるよう指導して下さい。
4. 当面、地本執行委員会は治体制を取りますので、いつでも結構ですので連絡して下さい。

## なんと、「お客様の信頼を回復する決議」

(地本執行委員会)

国労は、「ダイヤ改正」「労務管理」「不当労働行為」などと、理由をあげづらいながら、あたかも事故防止を取り組んでいるかのような言動をはいています。  
また千葉労は、「国鉄分割・民営化したからだ」とし「安全運転闘争」などと称し「ダイヤ」が事故の原因と述べています。しかし事故原因は究明中であります。なぜなら、運転士の死をむだにせず、より一層事故撲滅活動します。  
事故に対して国労などはダイヤ改正（過密運転）が事故の原因と述べています。しかし事故原因は究明中であり、ダイヤ改正が直接受ける原因ではありません。また、一部マスコ

とりわけ、事故当日、東鉄労千葉地本が、ただちに各支部・分会あてに緊急に下ろした指示文書の内容たるや、「事故によって、東鉄労とJRが社会的に注目される」また、「天皇陛下のご病状もマスコミで報道されている」とおりなので、「警戒心を高め、自覺を持った諸行動をとること」「飲酒などにぎやかな行為それ自体が問題にされかねない状況である」「酒席の場に参加するときは、責任ある諸行動をとるよう指導しろ」というのである。

東 鉄 労 新 聞

そして、本部は故平野第一を心がけて仕事に運転士の死をむだにせず、より一層事故撲滅活動します。他組合などのように乗務員室のカーテンを開けに反対しているのではなく、お客様から安心していただくようになります。しテインを開けて乗務しています。

私たち日夜、安全第一を心がけて仕事をしてきました。まして、自らの組合員が事故によって死亡したことに対し、初めて出された「指示」がこれなのである。怒りのひとかた

一層の労使協力関係を創設しよう

」「ダイヤ改正が事故の直接の原因ではありません」と、当局への忠誠心のオンパレードである。

逆に闘う国鉄労働者にたいしては、「国労は、ダイヤ改正・労務管理・不当労働行為など、理由にもならない理由をあげつらうながら、あたかも事故防止を取り組んでいるかのような言動をはいてる」、「千葉労（労働千葉のこと）は、国鉄分割・民営化したからだ、安全運転闘争などと称しダイヤ改正前のスピードに戻せ」と要求している。

「彼らの主張では事故の再発を防止することにはならない」「お客様さまの信頼を回復する決議」・東鉄労千葉地本などと、ますます当局と一緒にとなつた敵対をつよめている。

われわれは、もはやいかなる意味に

おいても鉄道労連が「労働組合」であるなどと云つわけにはいかない。鉄道

労連の解体・一掃なしに運転保安確立はありえないものである。

JR東中野駅追突

## 「事故は安全性向上によかつた」



12/15 毎  
住田社長  
住田正二社長

JR東日本が十一月、中央線東中野駅の電車追突脱線事故に対応して安全問題を話し合ひ、開いた佐藤会議の席上、住田正二社長が、「ある事実を掲げて支社長ら本社の皆が起きたときの対応について、總務部書類によく安全運転に努めてほしい」と発言した。安全運転の確立を訴えた上で、

## 「シナリオでながら運転」 前方不注意強まる

のなか、「が報道しが、おつてにてな報道かん、入全君しきのしホまに入日、野と聞くと、やまの中平をよオ転れはれられたいた。翌をよオ転されはれられたいた。

事故任せジ運さ実かって、事責ぶララが事卷ケていた

同社では出席者が安全対策の最後に社内に認められて問題の発表を求める中で持ち出した。「たゞ、だといふるが、死傷事故（死亡二人、負傷者百十六人）から十日もたつておらず、被害者らに教訓を授けられる」とある。この会議は、事故の再発防止を掲げて支社長ら本社の皆が起きたときに社員が、この発言について、總務部書類に記載された。JR東日本では「社長は事故を教訓に大切に書いた」と述べた。この発言に、乗務員は東京・東中野駅では「社長は事故を教訓に大切に書いた」と述べた。この発言について、總務部書類は「JR東日本が運転安全に対する意識を強めた」とある。JR東日本は、東京・東中野駅では「社長は事故を教訓に大切に書いた」と述べた。

歩事う剣持つ、るく示をたする始もりつす終始。後怒か言に示をたする始もりつす終始。事故のよ発応者でと対談かとなした。書つ言ど。事件のよ発応者でと対談かとなした。

JRは、害きは、被起」にさ

JRは、被起」にさ

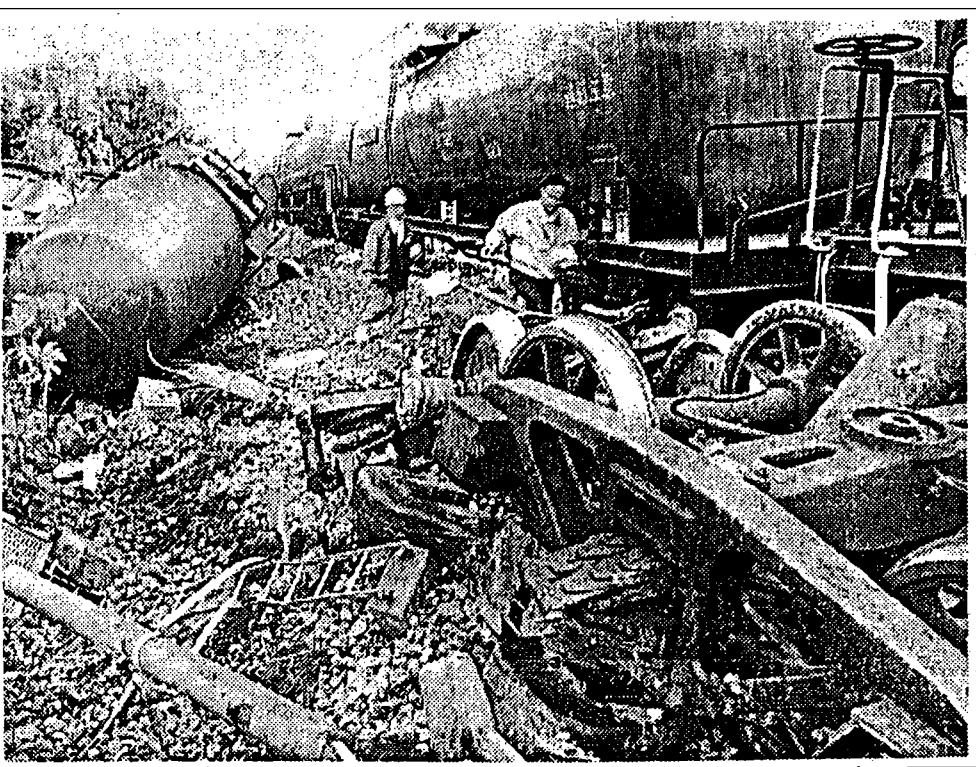
の運転士

運転士

のなか、「が報道しが、おつてにてな報道かん、入全君しきのしホまに入日、野と聞くと、やまの中平をよオ転れはれられたいた。翌をよオ転されはれられたいた。

事故任せジ運さ実かって、事責ぶララが事卷ケていた

## 続発する 重大事故



重大事故

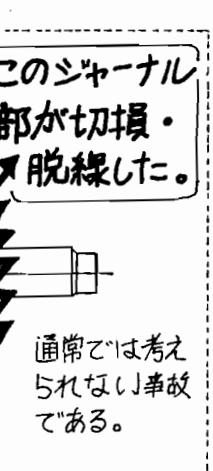
日前に富山機関区で五年に一回の全般検査を終了したばかりであった。しかし、設備も充分でなく、経験も不足していた。（車輪の傷、亀裂を検査する超音波探傷は、微妙な正確さを必要とする検査である）それどころか、検査要員も不足していたため、小集団サー

クルが時間外の無償労働で検査したという話しまでのだ。



## 列車係廃止が 一重事故をまねく

し、設備も充分でなく、経験も不足していた。（車輪の傷、亀裂を検査する超音波探傷は、微妙な正確さを必要とする検査である）それどころか、検査要員も不足していたため、小集団サー



さらに、二次災害である衝突・脱線・転覆事故は、列車係（車掌）が乗つていれば絶対に防げた事故である。しかし当局は、分割・民営化、十万人手続きのために、列車係を全て廃止してしまったのである。その変わりに設置した「防護無線」が、現在のJRの經營姿勢・強権的労務支配のもとでは、何の意味もなさなかつたことは、始めに述べたとおりである。

JR当局、鉄道労連・革マル双方から「モデル地区」と言われる高崎支社管内で、このような事故が頻発していることは実に象徴的である。

## 分割・民営化 がゆえの事故

上越線事故は、「異常な経営姿勢

# JRの安全は最悪の状態 ——闘いなくして安全なし——

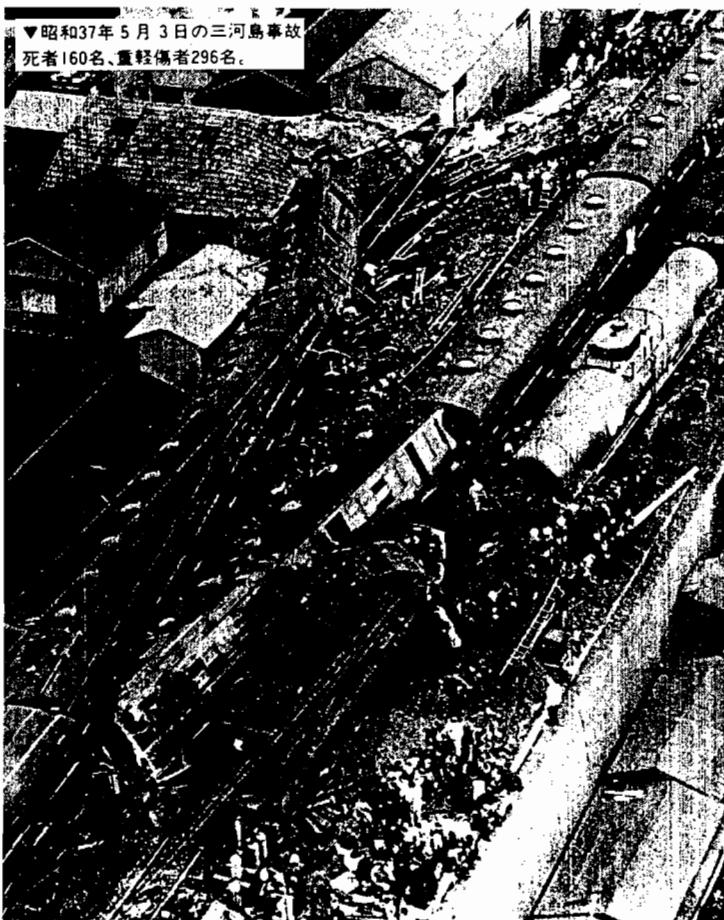
その他にも、考えられないような重大事故の例は、数えあげればきりがない。

八月二九日、東北線の北上一六原間で起きた、集中豪雨、増水、地盤の緩みによる貨物列車の脱線転覆事故も、保線区員が、内規上列車の停止手配をどらなければならぬ水位（橋桁



まで達していた）を確認し、助役に連絡をしたが、何の措置もどらなかつたために起きたものである。しかも、JR当局は、一六〇ミリを記録した降雨量を九九ミリに、橋桁まで達していた水位を橋桁下一メートルに改ざんし、データラメな報告をおこなつていたのである。

# 資料



## 五稜郭機関区の勤務

日時	12/5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日	13日
仕業	41	42	43	-	44	公休	特休	41	42
出退勤時間	13:00→0:15	14:00→8:06	14:00→8:06	2:57↓				13:00→0:15	15:26
時間		15:26	18:07		11:32				

ずっとこの勤務が繰りかえされる。これでは、公休から公休の間、前夜・後夜の連続で、まともに家で寝ることもできない。尚、特休は2週に一回しか入らない。

十二月十三日、函館本線での貨物列車の脱線転覆事故も、「機関士の酒気帯び運転」がマスコミによってクローズアップされているが、その五稜郭機関区の勤務たるや、なんと公休から公休までの間一日も家で寝ることのできない凄まじい労働条件である。

「東海道線での貨物列車と電車の衝突事故」「火を吹く新幹線」「燃え上がるアルカディア」「頻発する保線労働者の触車死亡事故」まさにJRの「安全」は最悪の状態にある。

国鉄分割・民営化の矛盾がついに吹き出したのだ。

## 八九・三ダイ改 を粉碎せよ！

JR当局は、この間の重大事故に何の反省もなく、三月ダイ改において、またも大幅な増発・スピードアップ、徹底した合理化を強行しようとしている。常磐線には、新製車輌を導入し、何と百三十キロ運転をするというのだ。千葉では、総武緩行線につづいて、総武快速線が九百キロ増発される予定である。このままでは、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、ただちに闘いを開始しなければならない。「八九・三ダイ改」を粉碎せよ！反合・運転保安確立！

闘いなくして安全なし、われわれは、この真理を今こそ胸にきざみつけ、闘う国鉄労働運動の旗を守り、JR当局・鉄道労連と対決して、必ずや「四・一分割・民営化体制」を粉碎するであろう。

## 「公労委季報」

一九八六年No.六

### 九号より転載

## 分割・民営化に異議あり

中野洋

昨日、衆議院国鉄改革特別委員会で、

いわゆる国鉄関連法案が強行採決された。

国鉄労働者ははじめ、多くの国民が少なくからず感じている不安、疑問、問題点など何一つ解明されないままである。そしてマスコミは、「国鉄分割・民営化、

来年四月一日確定的」などと無責任に報道している。

こうした尋常ならざる状況のなかで、私はこの拙文を綴っているが、胸中、こみあげてくる怒り、いきどおりを抑えることができない。

ましてや、「昔の国鉄は良かった」とか、「千葉鐵道管理局はこうして発展してきた」等々、ノスタルジーにふける気分にはとてもならない。

にそれを強制することができる。のは私ばかりではあるまい。

公共企業体たる日本国有鉄道についても、この資本主義の論理とは無縁ではない。

国鉄における安全とは、適性な労働条件、保安設備の充実、車両・保安部門の検査・修繕・点検体制、関係労働者の教育・訓練が四位一体となって確立されなければならない。

一九六〇年以降、ここ二〇年間は国鉄当局のこの部門での手抜き、切り捨て、外注化などを中心とする合理化攻撃との闘いの歴史であり、労働組合の抵抗が、辛苦うじて列車の安全が維持されてきたといつても過言ではない。

しかし、いわゆる臨調・行革攻撃が開始されてから、ここ三年余、労働組合の屈服、とりわけ勤労の転向のなかで、さわめて由々しき事態が進行している。

特に要員面においては、八三年度首、三五〇、八〇〇人が、八六年度首では二三九、〇〇〇人、実に一万人にも及ぶ削減が強行されている。さらに八七年度首には、いわゆる余剰人員三二、〇〇〇人を含めた二一万五〇〇人体制にするため、「六一・一一ダイ改」に伴う合理化を強行しようとしている。この数字を見ただけでも背筋が寒くなる思いがする

私は、国鉄労働者として、国鉄労働運動のひとりの指導者として、この暴挙に

対して現場から告発しつづけることが任務であると思う。

私たち労働千葉は、一九七九年三月、労働中央本部を牛耳る革マル系分子の組合私物化に抗して分離独立し結成された一地方労組である。

全国労働者の三〇〇分の一、一〇〇名の少數組合にすぎない労働千葉が、何故に、国鉄分割・民営化絶対反対を掲げて二波にわたるストライキを実行したのか。

或る人は、「蝗蟲之斧をふるうとも」

第一に、膨大な長期債務を背負う国鉄財政の再建などではなく、大資本とそ

含む約四〇〇名にのぼる国鉄労働運動史上類例のない、不法、不当さわまりない報復処分が強行された。

それは、国鉄分割・民営化なるものが、

夏の虫」と言った。現に、解雇二八名を含む約四〇〇名にのぼる国鉄資産の横奪であること。

第二に、一〇万人に及ぶ戦後最大の首

切りと国鉄労働運動解体攻撃であり、何

大変な労働強化が強いられている（列車乗務員一車掌一は「六一・一一ダイ改」から）。電車・機関車や線路の検査・点検・回帰は延長され、モーター部門の故障やレールのボルト折損などが全国いたる所で発生している。

それだけではない。「六一・一一ダイ改」を目前に千葉局管内では、断じて容認し難い事が起っている。九月二十四日、当局は、給付快速線専門の運転士に対し、「隣の線路だから」といつて、緩行線の運転を強制し、これに当然のことながら

「緩行線は未経験なので線路見習を」と要求した運転士に対し、「いやなら乗務しなくともよい」と暴言をはくという事態がおこった。さらに一〇月二七日を期して外房線・茂原駅を中心に切り替えられる新線（総延長七キロ）に対しても、「上（高架）の線路だから」という理由

全く区別はない。労働千葉は、かかる暴挙に対して当然にも厳しく抗議し、線路見習の実施を要求したが、千葉鐵局は

つい一年前いや半年前には考えられなかつたような事態が起つた。

線路見習とは、別に労資で協定化した

機上訓練のみで運転を強制するという、

つい一年前いや半年前には考えられなかつたような事態が起つた。

私は、機関助士になりたての頃、一九六

二年、あの悲惨な三河島事故が、そして

この二年連続の重大事故の発生をめぐ

つて私がたまたま所属していた労働は、

その構成員がすべて運転職場に従事して

に、昨年七月二六日、分割・民営化案を

答申したのが、国鉄「再建」監理委員会であったにもかかわらず、いつ頃からか、

最近では、政府自民党、国鉄当局とも、「国鉄再建」とは言わず、「国鉄改革」

であったにもかかわらず、いつ頃からか、

丸だ」などと一切の責任を国鉄労働者に叩き込まれてきた。

私が機関助士になりたての頃、一九六

二年、あの悲惨な三河島事故が、そして

この二年連続の重大事故の発生をめぐ

つて私がたまたま所属していた労働は、

も、国会審議をみても、ますます明白になつていている。いくら力づくで押し通そうとしても事実は消えないのだ。その証拠

は個々の労働者の努力や決意だけでは限らないという特殊性から、大搖れに揺れ、運

転保安闘争として路線化され、い

う考へ方である。この運転保安闘争

が、後の「闘う労力」への「変身」の発

展である。この闘闘的伝統は、これを敵

に予測される恐るべき事態について、特

に、鉄道輸送にとって最も重要な安全性に、機関助士、気動車運転士として、輸送

業務の第一線に従事してきた。

私は、一九五八年、勝浦機関区（現勝浦運転区）で国鉄労働者としての第一歩

を踏み出し、一九六〇年以降、組合専従

になった一九七三年まで一三年間、S.L.

の半兵衛をきめ込み、自らの責任を頼り

かむりし、やれ「プラ勤だ」「親方日の

第三に、人達の智恵が生みだした安全確保のための制度として存在していたものである。

運転士・機関士は、信号の建植位置、勾配の有無、曲線、駅ホームの状態などを

運転士・機関士は、信号の建植位置、勾配の有無、曲線、駅ホームの状態などを

認識し難い事が起っている。九月二十四日、当局も含めて常識のことであった。おそ

通りに正確かつ安全に列車を運転することはできない。だから、新線はもとより、既存の線区でも病氣など何らかの理由で

三ヵ月以上、同一線区を乗務していない

運転士・機関士は、必ず、本務でハンド

超勤を前提とした勤務形態に改悪され、

乗務員一車掌一は「六一・一一ダイ改」から。

大変な労働強化が強いられている（列車乗務員一車掌一は「六一・一一ダイ改」から）。

電車・機関車や線路の検査・点検・回帰は延長され、モーター部門の故障やレールのボルト折損などが全国いたる所で発生している。

それだけではない。「六一・一一ダイ改」を目前に千葉局管内では、断じて容認し難い事が起っている。九月二十四日、当局は、給付快速線専門の運転士に対し、「隣の線路だから」といつて、緩行線の運転を強制し、これに当然のことながら

「緩行線は未経験なので線路見習を」と要求した運転士に対し、「いやなら乗務しなくともよい」と暴言をはくという事態がおこった。さらに一〇月二七日を期して外房線・茂原駅を中心に切り替えられる新線（総延長七キロ）に対しても、「上（高架）の線路だから」という理由

全く区別はない。労働千葉は、かかる暴挙に対して当然にも厳しく抗議し、線路見習の実施を要求したが、千葉鐵局は

いまひとつ、国鉄の現場では異常な雰囲気がまんえんしていることを指摘せざるを得ない。いま、国鉄の現場では無法

がまかり通っている。「お上の威光に逆

（国鉄千葉動力車労働組合）

執行委員長

## 東中野・ATS問題で団交

動労千葉はこの間、東中野駅事故・ATS取り扱いに関する問題で、三回の団体交渉をおこなってきた。

しかし、当局の対応は、主管課（車務課）が参加せず、いわば門外漢の者だけで、開き直るというやり方

（第一回目、十二月二二日）、動労千葉の強い要求によつて車務課指導係長が出席するが、われわれの追及に、終始ひと言も答えられず（答えず？）立往生（第二回目、十二月二七日）といふ責任回避に終始する一片の誠意もないものであった。

このようなかで、急拵設定された第三回目団交（十二月三〇日）は、次のとおり、まさにあきれはてて言葉も出ないような代物であつた。

（組）十月二十四日付「ATSの取り扱いについて」のな書きにおいて、「輸送混乱時には、その信号機の閉そく区間に停止すること」と、停止信号を越えて内方に停止するという、危険きわまりない指導をおこなつたのはどういうことか。（当）そのような主旨ではな

い。停止信号の五〇メートル手前で停止することを再確認しただけである。

（組）「その信号の閉そく区内」とは明らかにその信号が防護する区間、内方のことではないか。

（当）停止信号を越えていいなどと、そんな主旨ではない。

（組）それは内方のことだ。（組）だとすれば、先ほど当局が主張した主旨からすれば、十月二十四日付文書は完全な間違いではないか。

（当）間違つてはいない。

（組）書を現場におろしたのか。十月二十四日付文書を撤回した理由は何か？

（当）撤回してはいけない、両方の文書が生きている。ただ十月二十四日付文書には、間違いやすい表現があつただけである。

（組）「運心」の文言規程で「閉そくする区間を『閉そく区间』といふ」と明確にうたわれているが、これは信号の内方のことではないのか？

（組）だとすれば、先ほど当局が主張した主旨からすれば、十月二十四日付文書は完全な間違いではないか。

（当）間違つてはいない。

（組）当局の主張と「運心」の規程は真向うから対立する内容ではないか。

（当）「……」

（組）自らの否を認めて撤回すべきだ。

（当）撤回するつもりはない。

「動労千葉申第十一号」に対する、JR千葉支社の「回答又は見解」（12/22）

「動労千葉申第十三号」に対する、JR千葉支社の「回答又は見解」（12/22）

- (1) 総武・中央緩行線の運転時分については、「12月1日ダイ改」以前の運転時分に戻すこと。
- (2) 通勤電車の力行区間を示す標識については、従前の位置に戻すこと。
- (3) この間、制限速度の引き上げた箇所については、以前の速度制限に戻すこと。
- (4) 津田沼運転区において、ATSの取り扱いについて短期間に再三変更した理由を明らかにすること。
- ・今回の運転時分見直しは、総武線運用車両の101系から103系化に併せ、車両性能及び力行時分等を精査したなかで、実施したものである。なお、寒気の到来による着ぶくれと西船橋構内の徐行等の関係により、11月下旬から遅れが発生しているが、客扱い要員の増配置などで、その防止に努めているところである。
- ・基準運転時分を再精査した結果、諸標識を整備したものである。
- ・「速度制限」については、線路条件等を勘案して定めてある。
- ・ATSの取扱いについては、基本的には、従来と同じ扱い方であり、再三変更した事実はない。

- (1) 場内及び閉そく信号機の取り扱いについて
  - (1) 「輸送混乱時とは」どういうことなのか、また「輸送阻害を増大させるとは」について、具体的に明らかにすること。
  - (2) 場内信号機及び閉そく信号機で、「当該信号機に近づき」とは、どういうことか、また「その信号機の閉そく区間に停止する」について、具体的に明らかにすること
  - (3) ATSの具体的な取り扱い規定は、どのようにになっているか明らかにすること。
  - (4) 運転取り扱いに関する規程の教育、訓練は、どのように行っているのか具体的に明らかにすること。
- ・過去の信号違反事故に鑑み「ATSの正しい取扱い」を、再度周知徹底したものであり、なお書き以下については、停止信号の外方に相当な距離をとつて停止した場合や、車両接触限界（クリアランス）を冒して停止している状態において、その列車を異動できるにも拘らず移動しないために、更に列車の遅延と増大とか輸送の混亂を大きくしてしまうことになる。この状態を避けるために停止信号機の50M手前まで進行することを周知させたものである。なお、一部に読み間違えやすい表現があったために引き続き指導徹底を図っている。
- ・「ATSの取扱い」に関しては、運転取扱心得及び動力車乗務員作業標準のほか、千葉支社における独自の指導により徹底している。
- ・運転取り扱いに関する規定等の教育・訓練は動力車乗務員に登用する時点で行っている。その後、規定の変更があれば枠内または枠外訓練において教育し、周知徹底を図っている。なお、簡易な内容については、掲示、点呼等の場を利用することもある。



● 聞いなくして

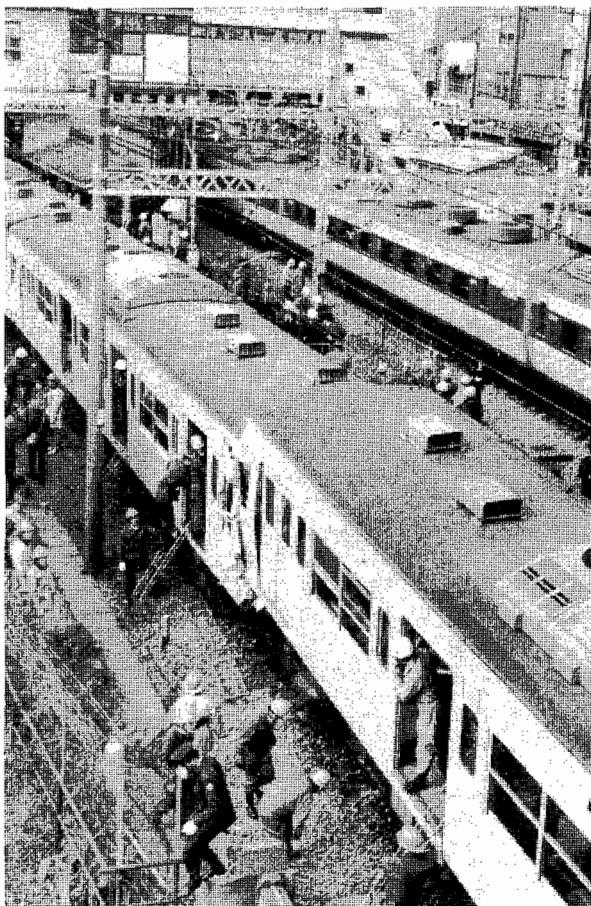
# 安全なし

● 第二第三の東中野駅事故を許さぬために

国鉄千葉動力車労働組合

一九八九年一月十日発行

千葉市要町二一八



● 安全を解体するJRを弾劾する