

JRの業務外注化を止めるためのニュースです。感想や意見、現場の情報などをお寄せ下さい。(メール) dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

雇用と安全を破壊する 外注化に対して闘おう

混乱時、赤信号越し停車を JR支社が 指導文書



(12月19日付読売一面トップ)



そして、民営化による首切りで著しい労働強化となり、30秒や1分の遅れも処分の対象となり昇進に響く状況が労働者を精神的に追いつめたこと、ATSの警報表示があつても停止せずに進めという規定の改悪がなされていたことを明らかにして、民営化後、初の本線運転士のストライキに立ったのです。

外房線菅田駅の構内で2月11日、3秒のレール破断が見つかりました。千葉支社管内でレール破断が相次いでいます。3月ダイヤ改では久留里線のワンマン化を強行しようとしています。千葉支社の安全軽視は絶対に許せません。

民営化直後に起きた東中野事故

勤労千葉の重要な闘いに、1989年12月の24時間ストライキがあります。

国鉄分割・民営化の翌年1988年12月5日、東京・東中野で事故が起きました。駅構内に停止していた列車に後続車両が追突して運転士と乗客1人が死亡しました(写真)。

12月1日のダイヤ改から5日後の事故でした。

「1分の運転時間短縮は1億円の宣伝効果がある」と言って、無理に運転時分をつめた結果の事故でした。列車が遅れることをあらかじめ想定して「輸送混乱時は、赤信号を越えて列車を進める」という違法な指示文書(当時の読売新聞記事参照)が出されていたのです。

事故当日も列車が遅れていました。そして、会社の指示通りに運転して衝突したのです。事故の数時間後、会社は「原因は運転士のミスと思われる」と発表し、一切の責任を運転士に押しつけたのです。

現場には、事故に対する罪のような意識と、会社に対する怒りが混在・充満していました。

勤労千葉は「事故の責任はJRにある」「分割・民営化こそが真の原因」と訴えて1年かけて事故原因を調べました。