闘いなくして安全なし

2018.08.22
No. 178

〔発　行〕動労千葉を支援する会
千葉市中央区要町２－８ＤＣ会館
http://www.geocities.jp/dorosien28/
dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

ライフサイクル制度、業務外注化、ダイ改合理化、基地統廃合、ローカル線切り捨て反対！　定年延長と 65 歳まで働ける職場を！

“再びの東中野事故”につながる

乗務員勤務制度改悪反対の声あげよう

乗務員勤務制度改悪提案では、指導員や支社課員、当務主務（当直）に定期列車への乗務を指定するとされています。それは乗務員勤務制度そのものの解体につながるものであると同時に、鉄道の安全を破壊するものです。絶対に認めてはなりません。

会社の過密ダイヤ・効率優先、広域配転・業務移管が原因

１９８８年の東中野事故は運転士を含む２名の死亡者、１１６名の負傷者を出す深刻な事故でした。会社は責任逃れのために「運転士が停止信号を冒進したミスが原因」としましたが、すべての責任は会社にありました。

過密ダイヤで慢性的に遅れが出る中、会社は文書までだして「輸送混乱時には停止信号を超えて進め」と指導していたのです。

しかも当時、組合つぶしのために広域配転や業務移管が盛んに行われていました。それまでは津田沼運転区（当時）が当該線区を担当し、列車がどう詰まっていくか、運転士同士でどう動くかということが共通認識になっている中で運行されていました。

それが解体され、北海道などから来た運転士や他の区の運転士などが入り混じる中での事故でした。

「片手間乗務」は安全を破壊する

支社課員が定期行路に乗務するようになれば、早朝に片手間で乗務したあとに支社業務をやる。様々な業務が立て込む中で、自分だけは３時や４時に帰るなどできるでしょうか？　結局、早朝から夜まで働かざるを得ない。指導員もダイ改時などに多忙を極めながら乗務をしなければならない。「これまでは乗務の必要はなかったのに、なぜ自分たちだけ乗務しなければならないのか」という思いを抱えて乗務することになります。

ラッシュの一番遅れがでて混乱する時間帯にそういう列車が混ざる。その小さなズレが大事故につながるというのが東中野事故の教訓です。再びの東中野事故を許すわけには絶対にいきません。動労千葉とともに乗務員勤務制度改悪反対の声を職場からあげよう。