

# JR東日本 安全感覚の崩壊

## 広告のために130km/h運転

成田エクスプレス(NEX)は、最短列車が東京～空港間53分運転というダイヤ設定がされている。最高速度は130km/h。ちょっと気をぬくと遅れてしまう。



限界ギリギリのダイヤ設定だ。NEXが走る総武快速線の最高速度はかつて95km/hであったことを考えれば、130km/hというのはものすごいスピードアップである。

しかも「東京～空港53分！」という広告をするために、わずかな本数だけ、こんな無理なダイヤ設定をしているのだ。かつて千葉支社は「1分の時間短縮は1億円の宣伝効果、など」といって、総武緩行線で無理なスピードアップを行い、その結果ダイヤ改の5日後に東中野で追突事故が起き、乗員と乗客の生命を奪った。

そしてスピードアップと余裕のないダイヤが運転士を追いつめられたとき、どれほど危険を招くのかは、尼崎事故によって、まさに最悪のかたちで証明された。福知山線と何ひとつ変わらない現実がいたるところにある。いつ事故が起きてもおかしくない状況だ。

## JR管理者のご法度

車両故障でブレーキが抜けてしまう車両を、検査手配もしないで使い続けたり、運転士に徐行区間を間違えて指示し、自らの責任を逃れるために、それが発覚した後も訂正の指令を出すことを拒否したりという、絶対にあってはならないことが、わずか1ヵ月余りの間だけでも頻発している。まさに安全感覚が崩壊してしまっている。

団体交渉をしていて、何よりも感じるのは、コストがかかること、少しでも列車運行の規制や制限につながることは、会社の内部で言い出すことそのものがご法度になっているという雰囲気である。現場に近い管理者が例え危険だと感じていても言えない状況。そして尼崎事故が再び繰り返されるのだ。これが、国鉄の民営化が生み出したJRの現実である



10日より動労千葉乗務員は安全運転闘争に突入した。最高速度10km/hダウン。これは運転保安確立に向けた止むに止まれぬ闘いだ。

JR東日本本社は、「違法行為だ」と叫びたて、のべ1000名管理者をかき集め、乗務員一人に対し2人の監視・現認要員を張りつけ、運転台に乗り込んで、卑劣な監視・どう喝を行なった。

## 線路はガタガタ 保守体制は手抜き

### 線路巡回周期の延伸・総武快速線

種別	線路巡回周期		
	JR期	95-97年	01年～
徒歩巡回 (スラブ区間)	10日毎	15日毎	4週間毎
徒歩巡回 (普通区間)	4日毎	7日毎	2週間毎
列車巡回	2日毎	3日毎	5日毎

本来ならば強化しなければいけないはずの線路の保守体制などは、徹底して手抜きが行なわれている。線路の巡回周期などは、上の表のように、3倍以上に延伸されている。理由は単純だ。コスト削減である。そしてレールは経験したこともないほどボロボロになり、この間、NEXルートでレール破断が多発している。