

「疑わしい時は手おちなく考え 最も安全と認められる道を…」安全綱領 責任は「営利・合理化」強行する当局にある

日刊 労働千葉

87. 1. 9

No. 2448

国鉄千葉動力車労働組合

千葉市要町二一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五・六（公衆）〇四七二（22）七二〇七

当局は「安全綱領」投げさる

昨年十二月二十八日、山陰線・余部鉄橋での列車転落事故は、十二人の死傷者を出した大惨事となった。「人災」とのマスコミ報道を見るまでもなく、安全を投げ捨て、分割・民営化へ突っ走る国鉄当局によって起こるべくして起こった重大事故である。責任の一切は国鉄当局にある。

「余部鉄橋」列車転落事故

一分でも遅らせると処分の対象

新聞によると「再三、風速二五米を超えたにもかかわらず、渡橋を禁止する信号指令を出していなかった指令室の判断が事故につながった」と報じている。

国鉄の各職場には「疑わしい時は手おちなく考えてもつとも安全と認められる道を探らなければならない」と定めた安全綱領が掲げられている。

だが、いま国鉄の安全の現実はどうだ。自ら安全綱領すら投げ棄ててしまっている。「安全の道」を採ろうとする職員に対しては列車停止の一切の責任をかぶせて、乗務停止などの処分を行っているのが実態だ。

昨年七月、豪雨の中、規則を無視して列車を走らせたことの発覚を恐れ、ウソの報告をしたことが明らかになってしまった。施設部長いわく「現場では列車を一分でも遅らせると処分の対象となる」安全無視はここまで進んでいるのだ。

合理化と人べらしの中で

また、安全綱領は「安全は輸送業務の最大の使命」とうたっている。しかし、合理化と人べらしの中で、確実に安全問題は危機にひんしている。「人べらし」だけを目的に車両検査周

期の延長もされた。駅では職員を「直営売店」に押しこみ、ホームは無人。運転資格のない者に代行運転させ、それが発覚するや「民営になったら何んでも出来なくては」と居直る当局。

合理化と人べらし 営利第一とスピードアップ競争のもとで運転保安は危機だとりわけ当局は、分割・民営化移行後のダイヤ「六一・一一ダイヤ改」において列車掛と回送列車の車掌の乗務を省略した。乗務員にかわって列車無線、列車防護無線を設置し、動力車乗務員一人で列車防護をやれという。二重事故を防げるわけがない。重大事故は必至だ。

安全無視が労働者に 何をもたらすのか

当局・資本による安全無視と利潤の極限的追求が労働者に何をもたらすのか。そのような当局・資本に協力する労働組合によって労働者は、いかなる状況にたたきこまれるのか。第二の日航事故であることはあまりにも明らかではないか。

