

安全なしに闘い

12月ダイ改許すな！

上越線の貨物列車脱線・衝突・転覆事故に続き、JR東日本のなかで、殉職事故も含む重大事故が発生している。

①十一月十二日二時五十五分ごろ、中央線甲府・竜王寺駅間でレール交換工事をして「下請け」労働者が、甲府発小淵沢行きの下り電車にはねられ、一瞬にして四名の命が奪われた。

②十一月十一日五時二〇分ごろ、東海道線辻堂・藤沢駅間で、熱海発東京行き上り電車が信号が赤になったためにいったん緊急停車、連絡を受けた保線区員が調べたところレールに長さ十センチメートル、幅一センチメートルのひび割れが見つかる。二万五千人の通勤・通学に影響がでる。

③十一月十四日十五時十五分ごろ、京浜東北線鶴見・川崎駅間の変電所で架線に送電する送電線が切れているのを運転士が発見。

電力区員が、送電線の応急措置をし、十六時三十分いったん送電を開始したが、周辺の送電線にも亀裂が見つかり、ふたたび送電をストップ。一万七千人に影響した。

JRの安全無視・△日理強化強行の結果

十二日の中央線での「四名の労働者・虐殺事件」は、明らかにJRの安全無視・合理化強行の結果であるといえる。

この間、千葉支社においても、「分割・民営化」強行後間もない八七年四月二〇日に船橋保線支区の労働者、同年十一月十七日には木更津保線支区の労働者が列車にはねられ死亡している。「分割・民営化」強行と合わせて、保線（施設）関係でも、「効率化」な

る名目で、多能工化や見張りの縮小、マルチタイタンパー乗り組み基準規定改悪や、保線区の統廃合、保線作業も列車の間合時間に行われるだけの作業を目一杯行わせるなどの大合理化が強行されてきた。

今回の虐殺事故も、そうしたなか起きた「人災」である。くわしい状況はいまだ明らかではないがテレビ等の報道では「作業開始時間が早かったのでは」「と言われ、列車通過をまたずに「作業を始めるなければ工事が終わらない」実態が推測できる。

闘いなくて安全なし！われわれが当局と真つ向から対決し、ストライキの万全な体制を確立しなければ要求と闘いは前進しないといえる。スト体制をさらに強固なものとして、十二月ダイ改合理化を阻止しよう！

線路作業の4人即死

レール交換中、電車

甲府の中央線

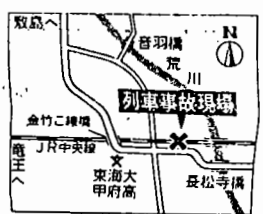


作業員四人がはねられ死亡した現場

甲府市下飯田二丁目のJR中央線で

十三日午後九時五十分ごろ、甲府市下飯田二丁目のJR中央線の線路上で、レール交換工事をしていた長野県からの下請け作業員四人が、甲府発小淵沢行きの下り普通電車「箱根東横線」に、小林隆雄（三）と、三浦成成（二）はねられ、四人とも死亡した。

死したのは高森町の中村隆さん、飯田市の沢田一さんら四人。甲府署などの調べによると、工事現場は名工建設などが請け負っていた。ロングレール（二）の交換で、約百人の作業員が参加。四人を含む



十三日午前五時ごろまでかかる予定だった。作業員の一、長野県下伊那郡下条村四六〇九、細田嘉文さん（五十）は、ボルトを緩める作業をしていた。一人が、甲府駅方面から電車が来た。と叫んだ。レールから離れたが、四人は間に合わなかった。警笛は鳴らず、ブレーキをかけた様子もない」と話している。

八人は同日午後六時半ごろ長野県飯田市バスで出発。同八時半ごろ、現場に到着した。九時半ごろ事故現場近くで打ち合わせをした後、作業に入った。作業開始は十時で、山梨ヤクルト販売の北側

甲府駅から一直線の見通しがよく、中央線のダイヤは乱れなかった。甲府署は、現場作業の安全確認に手落ちがなかったかという点について、箱根東横線から来た電車の状況を詳しく事情を聞く。事故現場はライトで照らされ、JRや名工建設関係者、近所の人や百人以上が詰め掛け、無様な姿に言葉をのんでいた。事故を起こした列車は現場に停車し、乗客は不安そうな表情で窓から子を見ていた。