日刊 動労千葉

1988.12.29

No.2949

国鉄千葉動力車労働組合
千葉市要町二一一八（動力車会館）
（鉄電）二九三五～六・（公衆）〇四七二（22）七二〇七

国鉄「分割・民営化」反対！三里塚二期工事阻止！

東中野駅事故 真の原因は分割・民営化体制

事故の本質……断じて「単純ミス」ではない！

＜その1＞＜その2＞で、この東中野駅事故に対する動労革マル・鉄道労連の犯罪的対応と、当該運転士に対する責任転嫁の問題について明らかにしてきた。今回は、本件事故の本質と真の事故責任について明らかにする。

乗客と国鉄労働者の生命を守るために

鉄道を動かしている以上、何人といえども、安全問題からは絶対逃げられない。これは、われわれの職業的宿命である。

そして、事故が発生すれば、現象的には、常に「単純ミス」がその「原因」である。

本件事故も、現象的には「場内信号機の停止信号冒進」であり、乗務員の「単純ミス」が云々されている。

しかし、われわれは、この問題を、絶対に、このレベルで終らせてはならない。

ここをあいまいにすることは、今後さらに重大事故を多発させ、乗客とわれわれ国鉄労働者の生命を危険に晒す道だからである。

事故防止の抜本策とは何か

事故発生を防ぐ道は、本質的にはひとつしかない。

それは、人間がやっていることである以上、一定の確率をもって、「単純ミス」は必ず起るということを踏まえて、事故の原因となる要素を一つひとつ排除して、事故発生の確率を下げていく以外に、いかなる抜本策もないのだという原点を追求する道である。

一九八二年に開始されたヤミ・カラキャンペーン以降、国鉄分割・民営化の過程から、JR化されて二年近くなる現在まで、国鉄・JR当局は、これと全く正反対のことをやってきたのだ。

今日の事故多発の状況は、この運転保安無視の当局施策の当然の帰結であり、本件事故の真の原因と責任は何よりもここにあるのだ。

強権的労務政策・恐怖政治の横行

第二に、われわれは、すべてに労務政策を優先させる恐怖政治が、本件事故の根本原因であることを見据えなければならない。

動労革マルを利用して動労千葉、国労を排除しようとする日帝・中曾根体制の方針に依拠し、松崎と結託することによって会社の主導権を確保しようとする住田、山之内等会社中枢の経営姿勢が、運転官僚の堕落と職業的モラルの低下を招き、革マル下部を中心とするスパイ体制を現出させ、恐怖政治を職場末端まで浸透させ、横行させてきた経過がある。

背筋が寒くなる職場の実態

そして、このような経過があって、はじめて、「脱線した車両があることを承知の上で防護無線を解除させ、次駅まで列車を進行させ、その上で、対行列車に『貨車が脱線しているかも知れないが注意して行ってくれ』と指令する」

「その指令を受けて、黙って発車する『ベテラン機関士』」

「場内信号機が停止信号を現示していても、ダイヤ確保のために、ATSの取り扱いを省略し、列車を停止させないで進行しろと指導する」

というような、労働現場の背筋も寒くなるような状況が可能となるのである。

まさに、この東中野駅事故とは、JR当局と動労革マル・鉄道労連が一体となって、労働者殺しの施策を強行してきたことの結果であり、全責任がJR当局と動労革マル・鉄道労連にあることは明白なのである。

断じて、「乗務員の単純ミス」などで終らせてはならないのだ。

団結旗びらき
1月14日(土) 13時から 労働者福祉センター

全組合員・家族の強固な団結で組織破壊攻撃を粉砕せよ！