

# 労働条件に向けた闘争報告2 改善

(四九六五号よりつづく)

## 列車スピードをもとに戻せ!

組 この間、ダイ改毎に列車のスピードアップが行なわれてきたが、スピードアップによる負担は全て運転士が負っている。運転保安上も列車のスピードについては、以前の速度に戻すべきだ。回答にある「対抗輸送機関」とは具体的に何を指すのか。

会 高速バスが主な対抗輸送機関だ。運転士の負担については、軌道面や信号などの保安装置の整備・拡充をはかることで安全を確保しようと考えている。到達時間短縮が輸送機関としての使命だと思っ

組 新幹線のように早い列車だけなら話は分かるが、普通列車や貨物列車も走り、ATISのロングなのかPの直下の警報なのかも分からない中で、今の運転士は矛盾を抱えながら走っているのが現状だ。軌道や保安装置、車両の性能を向上させるだけでスピードアップするのは、安全を保つこととは無理がある。

## 一六〇キロ運転?

組 今の運転士は、ノッチを入ればなして神経をピリピリさせながら列車を運転しており、余裕など全くない。安全が切り捨てられているとしか言いようがない。先日、「一六〇キロ運転」の記事が出ていたが、現在どのような状況なのか。

会 基礎データを取っている段階で、実用化の具体的な内容は聞いていない。青函トンネルや北越鉄道では新信号現示方式により一四〇キロ運転が行なわれていると聞いているが、踏切がないことが条件になっているようだ。

組 乗客も確かにスピードアップを望んでいるが、千葉以東の場合には今の状況が一杯だ。実際に求めているの列車本数の増加であり、最終地点までの到達列車の増加だ。この点については、県内の自治体等からいろいろな要望が出ているはずだ。

## 運転士への責任転嫁をやめろ!

組 「事故原因究明」と称する運転士への事故責任追及するような姿勢は絶対に改めるべきではないのか。

会 事故等が起こった場合には、本人からの事情聴取も含めて行なっていることはある。

組 今年春に大月事故の裁判で判決が出たが、本人への処分内容は決まったのか。

会 本社から詳しい情報等については聞いていない。

組 会社は、前の項でもそれなりのレベルの運転士を養成していると言いが、一旦事故が起これば全て運転士の責任にしようとしている。大月事故の場合、司法の場でどのような結果が出ようとも、会社としてもきちんと責任を認めて真摯に対処すべきではないのか。品川での五名の死亡事故についても、責任を全て下請けに背負わせ、JRとしてなら具体的な対応を行なっていないではないか。仮に支社内で事故が起きた場合、本人や区の指導、管理者も含めて全体的に調査を行なうのか。

会 訓練履歴を含めて調査することもある。また、最近の勤務状況等を現場から聞いて調査し、それで管理責任があれ

ば処分の対象になると考えている。

組 これまで色々事故があるが、管理責任など聞いたことがない。事故が発生した場合、運転士の責任として取り扱われることになる。本人から事情を聞くことは分かるが、その事象だけで判断されたのでは困るといふことだ。

会 指令と運転士で食い違う場合も含めて色々検討するつもりもある。

組 東中野事故の原因になった指導文書を作成した当時の河野車務課長の対応や大菅踏切の事故直後の遮断棒折損の隠蔽工作など、会社の責任逃れを何回も繰り返している中で、現在の指令も「原因究明」にならざるをえないということだ。会社として姿勢をあらためるべきだ。

また、事故の処分については、本人への戒めであると考えるが、それならば一定期間を過ぎた時点で回復処置すべきではないのか。

会 処分量定については、さまざまな要素を考慮して行なっており、考え方の違いだと思っ

(つづく)