

東中野事故から30年 運車部会安全集会開催！

**責任追及から原因究明の職場風土をつくり出し、
組織の再構築をめざすことを確認！**



地本運車部会 安全集会

84名が結集！

12/5 東田端ふれあい館

1988年12月5日、中央緩行線東中野駅で列車同士の衝突事故が発生し、死者2名をはじめ多くの負傷者が出ました。事故から30年を迎えた今日、責任追及から原因究明の職場風土をつくりだし、組織の再構築をめざすために、安全集会を開催し84名が参加しました。

集会に先立ち、事故で亡くなられた方への黙とうを捧げた後、見小田部会長から「東中野事故以降も事故は無くならない。安全は、事故から学ばなくてはならないし、事故から教訓化し訓練が必要である。しかし、会社は原因究明ではなく、責任追及に戻っている。今、まさに安全に対して問われている時期である」「ダイヤ改正の本質・狙いを明らかにし、労働組合として今まで通り正々堂々と団体交渉で主張を述べていく」こと、そして「原因究明委員会の活用」「安全の再確立」「年末年始輸送」についてあいさつと問題提起がありました。

発言の中で、「事故の原因として、信号、線路設備、車両の機器に異常が無ければ、責任は運転士に来るのは当然だが、ダイヤ改正直後であり、運転時分が削られたこと」「過密ダイヤのなか、12月の着ぶくれ混雑で遅れが常態化していたこと」が出され、運転士だけの責任ではないことが明らかになりました。また、当時中央総武緩行線を乗務していた大先輩からは、「国鉄改革から1年8ヶ月で、ミスを起こせば乗務停止させられる責任追及の職場だったこと」「運転士が遅れを回復するために、信号が青に変わると見込んで運転していたこと」など、当時の職場風土の状況を聞くことが出来ました。そして「オレンジカード売りなどの増収活動も行っていたが、ケジメのある職場にしていかなければならない」と、職場風土を変えるたたかいを展開し、政策提言まで高めて来た教訓も出されました。

システム化や機械化が進み、人間労働としての技術力や判断力が問われています。「機械を使いこなしてこそ、人間労働であると先輩から教わってきた」と教訓的な発言も出されました。今、職場においては会社からの非組合員化攻撃が止まりません。ミスや事故に対しては乗務から外し日勤教育を行うなど、責任追及へ逆戻りしています。そして、マイプロや委員会活動で評価を挽回しようとなっています。まさに安全が脅かされており「原因究明・事故予防」の否定です。運車部会は、現場第一主義・人間第一主義で、組合員・家族・乗客の命を守るために、原因究明・事故予防活動を通じて安全議論を軸に、温もりある強固な組織をめざしていきます。