

尼崎事故は起こるべくして起きた JR分割民営化体制が事故原因のすべてだ

動労千葉とともに運転保安・安全闘争に決起しよう



今回の事故の責任は、安全を軽視して効率化と営利のみを追求し続けるJR西日本=JR体制にある。



国労共闘

東大阪市荒本862-2 06-6781-8549
メールアドレス cpada603@hct.zaq.ne.jp

3月17日から動労千葉は05年春闘ストライキに決起。反合理化運転保安闘争として72時間ストを打ち抜いた。「闘いなくして安全なし」が動労千葉の原点だ。

目次

- 1、 尼崎事故をどう捉えるのか。労働者としての階級的立場が問われている。
- 2、 醜い責任逃れ、責任転嫁を繰り返すJR西日本を許すな
- 3、 真実のなかに、事故原因の本質が凝縮されている
- 4、 尼崎事故は起こるべくして起きた。JR分割民営化体制が事故原因の全てだ
 - 4-1. 事故原因であるJR分割民営化体制の第1の問題点は、強権的労務支配である。
 - 4-2. 事故原因であるJR分割民営化体制の第2の問題点は、要員・合理化問題だ。
 - 4-3. 事故原因であるJR分割民営化体制の第3の問題点は、安全問題である。

その1は、分割民営化によってつくられた超過密ダイヤとスピードアップである。

その2は、分割民営化によってつくられたR=300の「魔のカーブ」とカント不足・平面性のネジレ=3点支持の線路構造だ。

その3は、分割民営化によってつくられた強度よりもスピード優先の車両だ。

その4は、分割民営化によって、付けられなかったATS-P型・脱線防止ガードレール等「安全装置」。
 - 4-4. 事故原因であるJR分割民営化体制の第4の問題点は、JR西日本会社とJR連合(JR西労組)、JR総連(JR西労)結託体制である。
- 5、 JR西日本を免罪・擁護する国労西日本エリア本部声明
- 6、 動労千葉とともに運転保安・安全闘争に決起しよう

※このパンフへの意見・質問・批判などを寄せてください。

1、尼崎事故をどうとらえるのか 労働者としての階級的立場が問われている

4月25日午前9時18分ごろ、JR福知山線上り、塚口・尼崎間で、分割民営化以来の最大の脱線・転覆事故が発生した。快速電車の先頭車両がマンション1階駐車場部分に潜り込み、2両目がマンションにへばり付き「く」の字型に折れ曲がり、3両目が180度回転しているという状態で、それは事故の凄まじさを物語っている。死者107名、負傷者460名という大惨事が惹き起こされたのだ。(4月30日現在)

107名は、国鉄分割・民営化によって虐殺されたのだ。全ての責任は、JR西日本会社とそれに協力してきたJR連合(JR西労組)とJR総連(JR西労)にある。殺された高見隆二郎運転士(23歳)と一瞬にして命を奪われた乗客とその家族の怒りと悲しみ・悔しさ・無念を思う時、我々は分割・民営化＝JR体制の打倒、JR資本とJR連合・西労組、JR総連・西労の結託体制の打倒を改めて強く誓うものである。

この事故をどうとらえるのか

JR西日本のように、「運転士の個人責任」や部外者による「置石」説等、責任を他に転嫁する卑劣な悪あがきに終始し、醜態を曝け出すのか、

ブルジョアマスコミ・御用学者らのように、「複合脱線」説を唱え、真の原因が、分割・民営化による闘う労働組合の破壊と利潤追求がもたらしたものであることから、目をそらさせようとするのか。ブルジョアマスコミは、今も大阪市職員労働組合つぶしに掛けているが、再び国鉄分割民営化時のようにJ会社・資本でなく、J労働者に矛先を向け、「ヤミ・カラ」が原因であるかのような風潮をつくりだそうとするのか。

JR西労組やJR西労のように国鉄分割・民営化に賛成し、この事故を招いた労働強化・安全無視の合理化に率先協力し、闘う国労・動労千葉の組合員の解雇・職場からの排除を良しとしてきておきながら、そのことに口をぬぐい「会社の危機」に救済者づらをして資本の手先として再び立ち振る舞うのか。

国労内上村一派のように、「JRに法的責任なし」として分割民営化反対の旗を降ろし、事故の真相究明を警察権力に任せて、てんとして恥じない輩となるのか、すべての人民・党派が労働者としての、階級としての立場を鋭く問われているのだ。

我々は、この事故の真の原因が、国鉄労働者20万人首切り、763名解雇、200名の自殺者を生み出した、あの国家的不当労働行為の限りを尽くした分割・民営化にあることを徹底的に明らかにするものである。そして労働者の団結破壊、闘う労働組合の潰滅が何をもたらすのかを。

全てのJRで働く労働者に訴える

労働者は闘わなかったら資本に殺されるのだ。闘いなくして、安全はあり得ない。2度とこのような大事故を起こさせないために、運転保安・安全闘争に立ち上がろう。運転士・車掌ら乗務員を問わず、駅・信号・保線・電気・工場等、システムとしての列車運行に関わる全てのJRで働く労働者は、自らの命と乗客の安全を守るために、今こそ労働者の団結権を行使すべきだ。

営利第一主義・利益優先に走るJRの安全無視・事故隠しは日常茶飯事、枚挙に暇はない。全職場から安全問題を点検・摘発し、改善要求を現場長に申し入れ、会社が団交拒否・放置するなら、そのことを大々的に暴露・宣伝し順法闘争・非協力闘争を組織しようではないか。

今春闘において、動労千葉は、施設部門の合理化・全面外注化によってもたらされた相次ぐレール折損・破断という重大事故に繋がるJR東日本の運転保安の危機に対し、乗客の圧倒的支持・共感のなかで、72時間のストライキを貫徹した。

国鉄分割・民営化で得た最大の武器は、ストライキ権ではないか。動労千葉と共に、ストライキ権を行使し、JR＝分割・民営化体制打倒の闘いに立ち上がろう。

今、JR西日本の職場では、緘口令をひく一方、JR

2. 醜い責任逃れ、責任転嫁を繰り返すJR西日本を許すな

西日本社長・垣内や安全推進部長・村上らが振りまいた「置石」説にもとづき、社員を休日出勤にかりたて沿線警備・踏み切り警備を行わせている。これは一種の「会社守れ」運動であり、事故の責任が外部の妨害者にあるかのようになり、他に責任転嫁しようとするものであり、事故の真の原因＝18年間に及ぶ国鉄分割民営化体制に労働者の怒りが向かうことを恐れたJR西日本の策略である。

事故原因が「置石」にあるという説は、車輪がバラストを踏み潰した時にできるレール上の「粉砕痕」に飛びついたJR西日本が、事故初日から振りまいたものであり、他者一部外者に責任転嫁しようとする悪意に満ちたものであった。

この責任逃れの悪意に満ちた挙動は、事故発生2時間後、JR西日本本社における記者会見の事故情報に、「自動車との衝突」と発表していることにも現れている。

その発表に従って救助活動のため事故現場に向かったJR社員は、「踏切事故」と想定し、久々知西付近の第1新横枕踏切に向かったのだ。

JR西日本・垣内、村上よ、お前たちの自己保身のために流されたウソの事故情報によって、1分1秒を争う救助活動が妨害されたのだ。事故現場に向かったJRの仲間と遺族に謝罪せよ。

さらに、JR西日本・本社記者会見において、のっけから高見運転士の事故歴をあげつらい、この日も伊丹駅でオーバーランしていること、1分30秒の遅れをだしていること等を発表し「運転士の技量不足・未熟」として事故責任を高見運転士にすべて転嫁しようと躍起だった。

JR西日本よ、お前たちは事故が起きると、いつもウソの事故情報を流し、醜い責任逃れをやってきた。99年新幹線トンネル崩落事故の時、何と発表したのか忘れたのか。「架線事故」と発表したではないか。42人を虐殺した91年信楽高原鉄道事故では、遺族に対して事故原因の解明をこぼんできたではないか。

JRで働く全ての労働者の皆さん。

JR西日本は、今回も「踏切」—「置石」と醜い責任逃れの事故原因を繰り返し発表した。

大量の労働者・人民を何度も虐殺しておきながら、このように人民を騙してまで責任をとらないJR西日本にたいし、我々は労働者階級の立場から、分割・民営化がもたらした事故として、その責任を追求しJR体制を打倒するストライキに決起することを改めて誓おう

4月25日、9時14分伊丹駅到着から18分事故発生までの4分間に何が起きたのか。

その真実に迫ることのなかに、本事故原因の本質のすべ

3. 真実のなかに、事故原因の本質が凝縮されている

てが凝縮されていると我々は確信している。ここから目を逸らし「〇〇しておけば、事故は防げた」「〇〇だったら、事故は起きなかった」論は、真実から目を逸らさせ、真の原因と事故の本質を隠蔽するものだ。

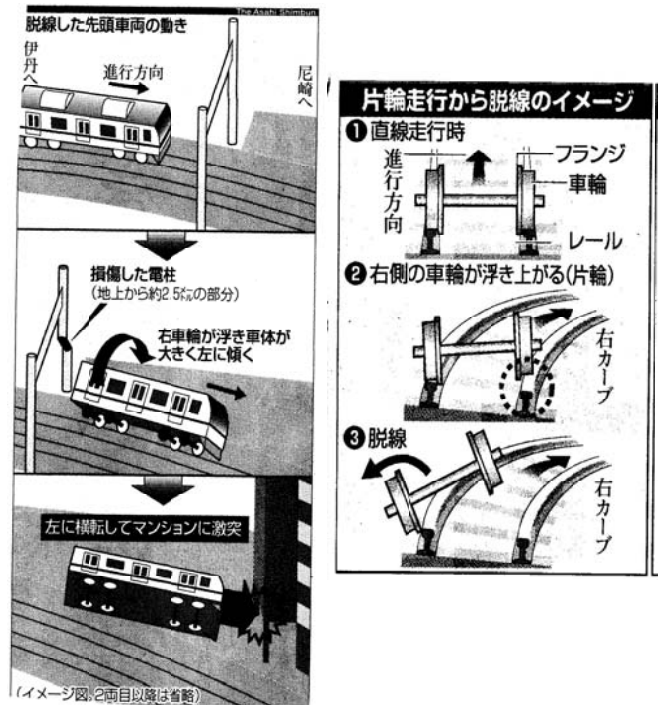
宝塚9時03分発、207系快速電車に乗り込んだ高見運転士の脳裏を、「今日も1秒も遅らせてはならない。ストップウォッチを持った調査員が尼崎駅で待ちうけている」と言う切迫感とJR当局からの日常的脅迫による不安感によぎった。乗降客がスムーズに乗り降りしてくれなければ、乗降客の少なかった国鉄時代には40秒～1分の停車時間が15秒間に短縮され、すぐに5秒～10秒の遅れが出てしまう。伊丹駅に近づいたころ、既に数十秒遅れている。勢い加速してしまった。「やってしまった！40～50mのオーバーランだ！」車掌からの車内電話だ。その時、去

年6月、片町線下粕駅で100mオーバーランし、13日間の「日勤教育」の屈辱と訓告処分、「今度ミスしたら、乗務を降ろされても構いません。」という「決意書」を当局に強制的に書かされ提出していたことが甦った。彼の全身を恐怖が襲った。「40mのオーバーランでなくオーバーランが無かったことにしてくれ」と高見運転士は車掌にたいし、その電話口で叫ばずにいられた。昨日と早朝からの乗務の疲労がピークに達した。運転席で倒れそうになるのをこらえ、必死の思いで所定の停車位置にバックした。なんと1分30秒もの遅れだ。ノッチを勢い強く握りひたすらスピードを上げていく。「いつも、どの運転士もやっていることだ。この直線区間を制限速度120k/Hで走り遅れを取り戻すのだ」指令から遅れの原因報告を聞いてきた。答えられない。「40mオーバーランと言った

ら、俺の運転士資格は剥奪だ。」それより再び車掌に車内電話だ。「40mでなく…」 「……」 「8mに…」 やり取りが続いた。再び指令からの厳しい詰問だ。出れない。その間2分。制限最高速度120K/H。乗客が立っていない姿に後ろ髪を引かれながら、完全に頭の中にも、視野の中にも、8年前の東西線開通によって「作られた魔のR=300カーブ」の制限速度標70k/Hは……。カーブにさしかかる。緩和曲線区間だ。「速度をおとさなければ……」、車体が大きく左に浮き上がった。左のみの片側車輪走行だ。一気に高見運転士は、急ブレーキをかけた。その瞬間、左車輪がロックされ一挙に全車両の巨大な横圧力が、レール頭部とギリギリ一点で接している車輪のその左車輪フランジ部に掛かった。次の瞬間、車両は左に浮き上がったまま、線路をまたぐように、空中を飛んだ。車体角が電柱にぶつかる。白いマンションが魔物ように迫ってくる。激突だ。……高見運転士の遺体は、制服姿で下半身を運転席と運転台に挟まれ、ブレーキをしっかりと握ったままだったという。

全ての皆さん。想像してみてください。高見運転士が、如何にJR西日本から、1秒単位の遅れで、くる日もくる日も責められ苦しんでいたことを。高校卒業後五年間、人よりも何倍も努力し、23歳（ほぼ最年少）で早くして取得した運転士資格がたった1分の遅れで剥奪される無念を。そして何よりも、JR西日本が最高速度120k/Hから一挙に70k/Hまで50k/Hもの減速を急ブレーキかけなければならないような線路走行を全運転士に強制し続けていたということ。営利第一主義のもと

並行して走る競争相手の阪急電車から乗客を争奪するために、「魔のカーブ」と言われる線路構造をつくり、スピード優先で強度が弱く重心位置が高いステンレス車両に満員の乗客を詰め込み、超過密ダイヤ・超スピードで、運転士と乗客の安全を無視して、列車を一瞬にして「走る凶器」に化させたのはJR西日本ではないか。この事故は起こるべくして起きたのだ。そして高見運転士と107名を虐殺したのだ。その全ての責任はJR西日本と分割民営化体制にある。



4. 尼崎事故は起こるべくして起きた。JR分割民営化体制が事故原因の全てだ

4-1. 事故原因であるJR分割民営化体制の第1の問題点は強権的労務支配である。

JR西日本の中期経営計画チャレンジ2008には「列車を遅らせることは、お客様の信頼を裏切る事である」として、列車を1秒でも1分でも遅らせた運転士を「裏切り者」呼ばわりし、会社をあげて制裁を加え必罰に処す体制となっていることをまず怒りをもって弾劾しなければならない。具体的に「裏切り者」の「制裁機関」

が乗務を降ろしての「日勤教育」であり、「捜査機関」が背面監視及びストップウォッチ監視体制だ。

「日勤教育」は、国鉄分割民営時、国労役員・活動家一万五千名を本来職場から別棟に隔離し、くる日もくる日も、「自学自習」という名の反省文をかかせ、「草刈・文鎮作り」という苦役を強制し、国労脱退攻撃を加えた

「人材活用センター」と同じやり口だ。国鉄分割民営化の労働者の団結破壊・人権蹂躪攻撃が今日も貫かれている。JR西日本は「ミス」を冒した運転士を会社への「裏切り者」として締め上げ、オーバーランや、「遅れ」をだした運転士を「日勤教育」と称して反省文をかかせ、他の運転士から見える点呼場で晒し者にし、さらに、駅先頭車両付近で「私はミスを冒しました」と他の運転士に頭を下げさせ屈辱を味あわせていたのである。

これは「ミス」の再発防止のための教育でも何でも無い。運転士の人格をとことん破壊し、資本の奴隷となることを強制する一種の「拷問」だ。

実際、01年9月、京都駅を50秒発車遅れしただけで、3日間の「日勤教育」に耐えられず自殺に追い込まれた運転士（当時44歳）がいる。

さらに、必罰として、オーバーランした距離により「嚴重注意」－「訓告処分」－「戒告処分」とランクわけしている。高見運転士の所属する京橋電車区では、20m以上は「訓告」処分だ。

また、「執務態度の厳正」と称して、日常的にJR当局は、乗客に紛れ込んで運転席の背面から乗務員を監視し、「（信号の）指差換呼をしていなかった」「駅で他の乗務員と立ち話をしていた」「ジュースを買っていた」等些細な事で処分を食らわしている。まさに、背面監視に戦々恐々とする「監獄のような職場」になっている。

高見運転士も車掌のときの03年8月「乗客」から「目が虚ろ」だといわれ、嚴重注意を食らっている。これこそ「乗客」として紛れこんでいたJR当局の背面監視攻撃そのものだ。

高見運転士が所属する京橋電車区は、旧淀川電車区であり、国鉄分割民営化直前までは、国労は組合員約80名を擁していたが、「人材活用センター」攻撃－「不当配属差別」攻撃により国労は職場から一掃された。転勤してきた国労組合員は「背面監視」で狙い撃ちされ、国労以外の組合員ならなにの咎めともならない些細な事で

難癖をつけ、抗議するや「上司への反抗的態度」を理由に一時金カット・乗務停止で国労脱退の不当労働行為を繰り返され今や国労は10数名である。

権利を主張し、安全確保を要求して闘う労働組合が、運転職場から一掃され、JR当局の人を人とも思わない強権的労務支配がまかりとおり、それと一体となって、労働者を強労働に駆り立てるJR連合（JR西労組）、JR総連（JR西労）が職場を支配するようになっていた。誰も高見運転士を守ってくれないことが、彼に強烈なプレッシャーを与えていたのだ。労働組合が労働者の人権を守らなかつたら、誰が守ってくれるのだ。（オーバーランで乗客が死ぬのか。バックすれば済むことではないか。）

JR西日本当局は、見せしめ的人格破壊・人権蹂躪の「日勤教育」と「背面監視」攻撃を直ちに中止せよ。

さらにJR西日本が08年4月に導入しようとしている新賃金制度は、必罰攻撃のメダルの裏側だ。今の必罰制度をさらに徹底化し、資本に絶対服従をせまる能力主義賃金制度だ。

新賃金制度は、労働者間の飽くなき競争を激化させ、人の命や安全・正確さよりも、他人を蹴落とすために、嘘をついて誤魔化してても自分だけ生き延びようとする人間を大量に生み出すことになる。今回の事故だけでなく、会社全体における事故隠し・虚偽報告の多さを知り、最も驚いているのがJR西日本当局ではないか。JR西日本の国鉄分割民営化体制がそのような嘘を吐かなければ生きていけない現実、間違っていることを間違っていると正々堂々と言えない現実をつくりだしてきたのだ。多くの人の命を預かり安全・正確に運ぶという鉄道に携わる人間と相反する人間をさらに大量生産することになるのだ。

今回の事故が、並行私鉄との熾烈なスピード競争のなかで、JR西日本が全運転士にスピードオーバーを強制していたことによって引き起こされた。このこと全人民

4-2. 事故原因であるJR分割民営化体制の第2の問題点は、要員・合理化問題だ

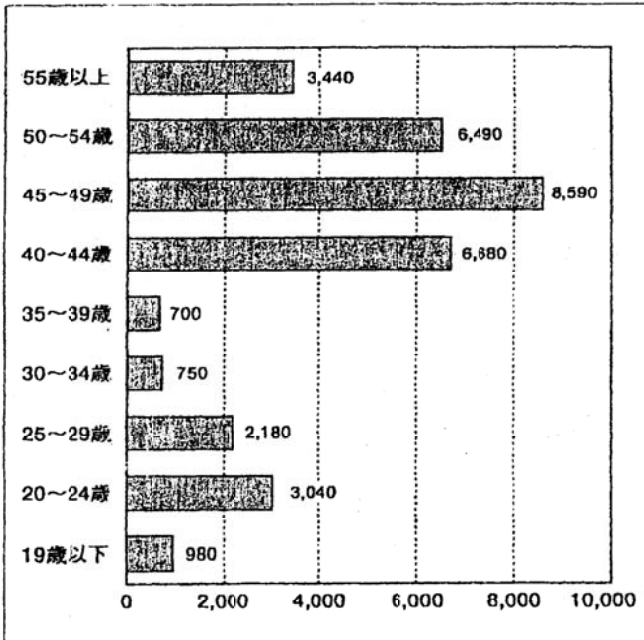
に謝罪し、新賃金制度導入を白紙撤回せよ。

JR西日本の営利優先政策は、徹底した要員合理化である。発足当初5万1千名いた要員が、3万2千と実に2万

名が合理化で削減された。その一方で、競合する阪神・阪急・近鉄・南海等私鉄から乗客を奪うため線路容量一杯の列車を走せようとした。スピードアップと表裏一体の超

過密ダイヤだ。一人当たりの業務量は倍々ゲームで増加の一途だ。人員構成表（JR西日本資料）をみれば明らかのように、45歳から55歳までのベテラン労働者が大量に退職する時代に突入しようとしている。

グラフ2 社員の年齢構成(平成16年4月現在)



後10年以内に約18,000人が退職するが千人の新規採用程度で、それを補充するだけの新規採用は資本の利潤追求の論理からあり得ず、合理化、人員削減と労働強化はさらに激しく現場労働者を襲うことになる。

しかし、単なる新規採用で模倣できない問題がある。人員構成表をよく見て欲しい。15年後には全く「人員ゼロの年齢層」がある。これは、分割民営化の82年、国鉄再建管理委員会からだされた「新規採用停止」攻撃でつくられた。国鉄分割民営化までの5年間で執るべき措置としての「緊急11項目」攻撃の内一つの「新規採用停止」でできた「人員ゼロの年齢層」だ。8年間も「採用ゼロ」が強行された。言わば、「分割民営化によって作られた人員ゼロの年齢層」だ。さらに、追い討ちをかけたのが、国労組合員の運転職場からの排除と解雇・不当配属差別だ。技術の間断無き継承によって維持される鉄道輸送業務の根幹からの破壊がこの時から始まっていたのだ。

また、当時の動労（現JR西労＝JR総連）の裏切りにより、84年動力車乗務員の勤務改悪「超勤前提の勤務体系」、92年には「待ち合わせ時間の廃止」等が強行され、まさに「乾いたタオルから、水を搾り出す」

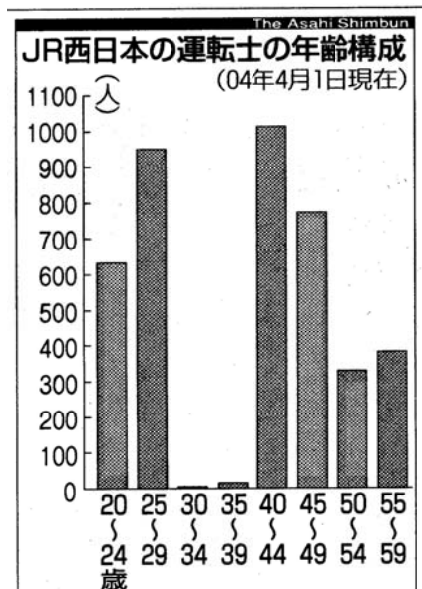
（当時社長・井手正敬の言）ごとき人間の生理的限界ぎりぎりの強労働が乗務員に強いられ、JR発足後18年間、何とかその矛盾が処分の乱発と強権的労務支配で模倣されながら維持されてきた。しかし、もはや打つ手が無い所までできている。否、運転職場で、その「琴線は切れた」。その矛盾の爆発が今回の事故というあってはならない形で起こったのだ。

運転職場における人員構成は、20から24歳・620名、25から30歳・950名、30歳台30名、40歳台2000名、50歳台・700名、合計4300名となっているが、約4割を占める45歳から50歳台が早期退職するならば、たちまち「列車運行不能状態」に陥ることを示している。

平成採用の運転士の皆さんに訴える。

高見運転士は、最年少の部類に入り、JR西日本を背負う重要な運転士であったはずだ。運転技術を磨かせ大切に育てて行くべき若手運転士ではないか。それを、「日勤教育」で苛め抜き、処分の乱発で鞭を浴びせておいて、「運転技術の向上・技術の継承」などあり得ない。確かに多少の乗務旅費・運転手当はあるかもしれない。だからといって、顔の前に人參をぶら下げ、鞭うてば走るがごとき「馬車馬」扱いしてきたJR西日本の労務政策とそれに協力してきたJR西労組、JR西労を許しておいていいのか。我々を生身の労働者として扱え、運転技術習得のための教育をしろ、と声をあげよう。

そして、JRの全ての会社に告ぐ。国鉄分割・民営化で不当解雇した1047名全員の解雇を撤回し、直ちに現地・現職に戻せ。



4-3. 事故原因であるJR分割民営化体制の第3の問題点は、安全問題である。

その1は、分割民営化によってつくられた超過密ダイヤとスピードアップである

競合する関西の5つの私鉄との熾烈なまでの乗客争奪戦争の帰結がスピードアップと列車の増発による過密ダイヤだ。JR西日本はその「経営理念」のなかで、「同業他社を凌ぐ強い体質づくり」のために、「持てる全ての力を発揮します。」と毎朝点呼で全社員に唱和させている。

91年の信楽高原鉄道事故では、実際に「同業他社」の線路に乗り込み、「同業他社の車両と正面衝突して、42名を虐殺するということをやった。

「同業他社」をつぶすために、全運転士を1分1秒争う戦争に駆り立て、制限速度ぎりぎりまでの高速運転と急ブレーキによる急カーブ走行を強制していたことが今回の事故につながったのだ。

JR西日本の列車遅れ調査でも、1分以上の遅れが常態化していることが判明している。

今年(05年3月)のダイヤ改正では、福知山線の伊丹～尼崎間の時間が1分間短縮している。03年12月改訂のダイヤでは伊丹～尼崎間に6分かかったのが、今年3月のダイヤでは5分になっているのだ。伊丹～尼崎間(5・8km)の1分短縮は約10キロのスピードアップ(平均時速約57キロから約67キロにアップ)を必要としている。JR西日本はこうしたスピードアップを運転士に強制してきたのだ。

その2は、分割民営化によってつくられたR=300の「魔のカーブ」とカント不足・平面性のネジレ=3点支持の線路構造だ。

東西線の開通前は、今回事故が起きた上り線は、R=600の緩いカーブでほぼ直線で尼崎駅に乗り入れていた。しかし、東西線が、尼崎駅内側線に乗入れるため、それと合流し乗り換えを可能にするために、上り線を急カーブで右に振る必要がでてきて、R=300カーブがつくられた。

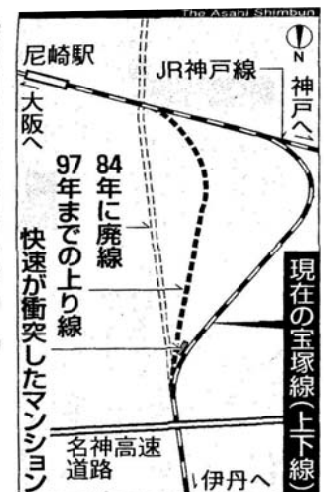
さらに、急カーブであるため、線路の右と左に段差をつけ列車が遠心力で転倒しないように97mmの段差(この段差をカントという)をつけた。そして、制限速度は70k/hとした。



乗務員が安全スピードで走れて、乗客がゆとりをもって乗り降りできるダイヤに変更せよ。

カントは、カーブを通過する列車速度が速ければ速いほど、カーブの半径が小さければ小さいほど、つまり、急カーブであればあるほど大きくなる。段差を大きくつける必要がある。

しかし、R=300、速度=70k/hで計算され



るカントは137mmであり、137mm-97mm=40mmカント不足している。

貨物の運転士の仲間は言っている。「カント不足のカーブでは、実カント（実際に現場に付けられているカント量）にあった速度で走らないと危険だ」と。

「計算では、約58k/hであり、我々貨物は60k/hぐらいを制限速度にして走るが、旅客会社は理屈をこねて、70k/hでも「安全」と押し切って走るみたいだ」と。

ここにも重大な事故原因が隠されている。JR西日本が発表した制限速度133k/hが、「机上の空論」であることが暴かれはじめている。乗客もゼロの空列車で、空調設備が車両上部に集中している今の車両構造も考慮していない机上の計算で133k/hと言っていたのだ。

このカント不足のことに一切ふれていないのは、なぜ

だ！

さらに、列車が直線区間からカーブ区間にスムーズに移行できるように、直線から徐々にカーブを付けていく区間-緩和曲線区間が異常に短いことも指摘しておかねばならない。

この緩和曲線区間は、今回事故区間でいえば、カント量がゼロから97mmまで徐々に付けられていくので、20m長の車両にとっては前方車輪と後方車輪が載っているレベルが違うのである。これを線路の平面性というが、緩和曲線区間では、「平面性のねじれ」が生じる。緩和曲線区間が長ければ「平面性のねじれ」も緩やかだが、短ければきついねじれとなり、車両のバランスの崩れ、3点支持脱線を引き起こす。

線路構造におけるカント不足・3点支持を解消しない限り列車運行再開を許すな。

その3は、分割民営化によってつくられた強度よりもスピード優先の車両だ

今回、マンションに激突し、列車は大破し、アルミ缶が押し潰されたようになってしまったことが、大量死につながった。また車両の軽量化が、車両の重心位置を上にあげ、列車

の転倒モーメントを大きくした。

「強度よりもスピード」。安全性をないがしろにしてスピード競争に駆り立てる分割民営化体制が作りだした車両が事故を引き起こしたのだ。

その4は、分割民営化によって、付けられなかったATS-P型・脱線防止ガードレール等「安全装置」

この問題は、分割民営化が一切の安全を無視して、利益第一主義に走るものであるからこそ、生まれる問題である。

ブルジョアマスコミ・御用学者の「〇〇の安全装置が付けられていたら、事故は起きていなかった。防げた」論は国鉄分割民営化の本質が全く判っていない、本質を見失わず悪意ある論法だ。JR当局は、いつも安全を無視し後回し、事故が起こって全人民の糾弾を浴びてからやっとその重い腰をあげるのが本質ではないか。88年東中野事故以来、JR東日本の首都圏区間はATS-P型が100%導入されており、宝塚というベッドタウンを抱えて、アーバンと直結し、1日に360本もの列車を走らせている山陽・東海道本線区間と変わらない宝塚-尼崎区間になぜ導入してこなかったのか。

スピード制限を加える列車自動停止装置=ATS-P

型の導入が阪急電車とのスピード競争に悪影響を与え、過密ダイヤを崩し、乗客争奪戦に負ける、利益が減ると思うから、JR西日本は頑なに拒否してきたのだ。スピード第一、利益第一、で安全を無視し続けてきたJR西日本の事故責任を追求すべきだ。

脱線防止ガードレールも同様だ。

京都駅開発に続き、大阪駅開発に大投資し、安全には微々たる金も出さないJR西日本の事故責任を追及しよう。

直ちにJRは福知山線にATS-P型・脱線防止ガードレール等の「安全装置」を導入せよ。



4-4. 事故原因であるJR分割民営化体制の第4の問題点は、JR西日本会社とJR西労組、JR西労の結託体制である

労働組合の存在意義が徹しく問われている。労働組合は、資本と闘う団体である。闘う労働組合が、資本と癒着・結託し、人減らし合理化、安全無視の強労働・過密ダイヤ運行に賛成し、そこに働く労働者を資本と一緒に抑圧・弾圧しているようでは、もはや労働組合ではない。それは資本の手先だ。労働者の利益と資本の利益は相反するものであり、非和解だ。労働者の闘う団結こそ自分の命と乗客の命を守れる。

このことを107名の無念と遺族の激しい怒り・深い悲しみをわがものとしてJR西日本の合理化・安全無視、運転保安軽視と処分を恐れず闘うことを誓う。

107人の命を奪ったJR西日本の「利益優先」「安全無視」を支えてきたのは、だれであろう、JR西労組とJR西労に他ならない。彼らは国鉄分割民営化に率先協力し、JR発足のお先棒を担っているのだ。国鉄分割民営化時、解雇と処分を恐れて自分のみを守ろうとして、「スト権が与えられても、ストは絶対やりません」「会社の発展のために合理化に協力し、職場抵抗闘争＝安全闘争はしません」等々「労使共同宣言」を締結したのは

JR西労組（JR連合）とJR西労（JR総連）ではなかったか。その「労使共同宣言」の締結を臨時全国大会（修善寺）で拒否した国労を、JR西日本当局と一体となって運転職場のみならず、あらゆる職場から追放した連中がJR西労組とJR西労ではないか。

そのことに口をぬぐい、「マスコミ左翼」として顔を晒しているJR西労は、恥を知るべきではないか！。

「やられています」「ひどいです」とそこまで言いながら、なぜ「職場から闘う」と言えないのだ、その報告がないのだ。泣きごとを言っているに過ぎない。「国鉄改革」＝分割民営化支持・推進でどうして安全を守ることができるのか。労働組合としての責任をとるというなら、直ちにJR西労の組織の総力をあげて、全本線乗務員に運転保安闘争・ストライキの指令をだすべきではないか。

JR西労がやっていることは、せいぜい「分割民営化」に賛成し、会社の合理化と国労つぶしに協力してきた私達に、エサをくれないのはひどい」という類のハイエナの根性からマスコミを利用しているだけなのだ。

5、JR西日本を免罪・擁護する国労西日本エリア本部声明

4月28日国労西日本エリア本部は、尼崎事故での声明をだし、それに先立つ27日にはJR西労組、JR西労、建交労とともに、4組合共同申し入れ書をJR西日本に提出した。

福知山線 脱線・転覆事故に関する国労西日本本部の考え方

・・・今回の事故については様々な角度から報道等されていますが、最終的には国土交通省、航空・鉄道事故調査委員会及び警察当局の捜査等によって直接的な原因の究明がなされると思います。
・・・今回の事故で考えられることは、たとえ一人の労働者のミスであってもそのミスが原因で重大事故に至ってはなりません。そのために保安装置を含めて二重の措置を講じる必要が急速に求められています。またその背後原因を取り除くことも求められています。・・・

I 「設備的要求について」

・・・

II 乗務員教育等について

マスコミ等に報じられている・・・「日勤教育」について国労は否定をしません。その理由は、私たちは公共交通機関で働く労働者であり、・・・ミス・事故を起こした事実に基づき再発防止のために教育を行う必要があるからです。・・・

IV 事故の再発防止の対策は労使協議で

(以下略)

この声明は、二度と尼崎事故を起こさないための労働組合の責任を投げ捨てた許し難い声明である。107人を殺したJR西日本をことごとく免罪・擁護し、運転保安や安全の確立を労働組合の闘いの課題から追放するという歴史的裏切り声明だ。JR西日本にすりよって、「安全よりも会社の発展」を上を置こうというのだ。

今回の事故における国労西日本の声明は、第1に、事

故の原因究明を警察権力と国交省の機関である「調査委員会」に任せるとしていることだ。

警察・事故調査委員会といった敵権力機構が、真の犯人＝JR分割民営化体制を捕まえる事も、裁くこともあるはずがないではないか、

警察権力が捕まえるのは、資本の責任を転嫁するために、「犯人」に仕立て上げられた現場の仲間だ。

国土交通省は、国鉄分割民営化の張本人だ。JR発足以降も規制緩和と称して、車両や線路の検査周期の延伸を認め、さらに認定事業者制度を導入して、鉄道にとって一番大切に安全部門である車両の検修、線路や施設の保守・点検を丸なげできるようにしてきたのだ。このマル投げを一番先に導入したのはJR東日本であり、その結果、JR東管内では、かつては考えられなかった「レールの破断」が続出しているのだ。この政府・国土交通省が、どうして「事故の究明」ができるのか。分割民営化体制・JR体制にメスを、入れることは決してできない。それができるのは闘う労働組合しかないのだ。

だから、第2に、労働組合の独自の調査委員会の設置をせず、事故の責任追及を投げ出して、JR西日本との「労使安全会議」で論議するとしていることは許し難い裏切りに他ならない。

91年信楽鉄道事故に対しては、国労は独自の調査委員会を設置して、責任追及の闘いをおこなっているのだ。

資本家や政府に安全を任せておけるのか。どれだけの労働者が、資本に殺されてきたのか忘れたのか！「闘いなくして安全なし」「安全なくして労働なし」という労働組合の鉄則は、こうした仲間の尊い犠牲と闘いの中から確立したものでなかったのか！

第3に、今回の事故の最大の原因と言ってよいJR西日本の強権的労務支配である乗務員への「日勤教育」＝拷問は必要である、とJR西日本を全面的に擁護していることだ。

完全に「資本の手先」だ。このような国労の腐敗・墮落が、今回の尼崎事故の責任の一端にあるのだ。

国労内上村一派は、分割民営化反対の旗を降ろし96年からは「分割民営化（理念まで含めて）を承認する」「会社の発展に寄与する」ことを誓い、井手・南谷らと密会を重ね現場国労組合員を裏切ってきた。一方で、JR資本の首切りの責任追及・解雇撤回を迫る「闘う闘争団員」の統制処分に手を染め、本部役員を中心に組合員を警察権力に売り渡すという労働組合の風上にも置けないことをやり、ついにはイラク侵略戦争に協力し、「闘争団員をイラクの復興支援に出す」とまで、JR資本に言い出している。

このように、完全に資本の手先と化しているが故に、責任追及を投げ出し、JR西日本を擁護・救済する尖兵にまで成り下がったのだ。

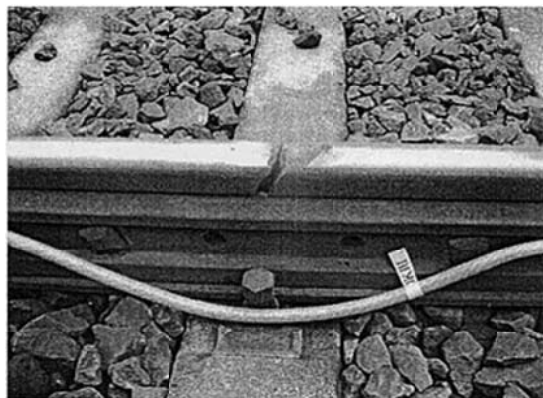
6、動労千葉とともに運転保安・安全闘争に決起しよう

尼崎事故に、労働者は、どうこたえるのか。その回答は動労千葉の闘いのなかにある。

動労千葉は、05年春闘を反合理化運転保安闘争として闘った。3月15日から安全運転闘争（順法闘争）を闘い、17日からは72時間ストライキを打ち抜いた。これは、JR東管内で続発する「レールの破断」という国鉄時代には考えられなかった異常事態に対して、運転保安確立するための闘いだ。

動労千葉は以下のアピールを発して闘いに立ち上がった。

『闘いなくして安全なし！』一動労千葉が身をもって貫いてきた原点に誇りをもって安全運転闘争にたちあがろう。



破断したレール（3/5 総武快速線・上り、市川～船橋間）

レール破断をはじめ、あまりに異常な事態の続発。JRの安全は今危機に瀕している。黙っているわけにはいかな

い。沈黙していればわれわれ自身に責務を放棄したに等しいことだ。反合・運転保安闘争は、鉄道に働く労働者としての誇りをかけた闘いだ。

その一方で、列車がちよっと乱れても、列車整理すらできず、終日輸送混乱を引き起こすようなJRの現実がある。列車をまともに動かす能力が崩れてしまっている。

こんな現実をもたらした最大の要因は東労組・革マルと結託した労務政策だった。

組合潰しにばかり身をやつし、鉄道会社としての使命すら忘れ、18年が経過し、その行き着いた先が今のJR東日本の現実である。

しかも、利益優先に突っ走り、鉄道輸送の根幹をなす線路や保安装置、電車の保守・メンテナンス業務を全面的に外注化し、検査周期を延伸した。東労組は、会社との結託体制を守るためにこれを丸呑みし続けた。

安全は崩壊すべくして崩壊したと言わざるをえない。

(後略)

05年	2月13日 総武快速線 津田沼～稲毛間	レール破断(開口30mm)
	2月27日 鹿島線 鹿島神宮～スタジアム間	レール破断(開口40mm)
	3月3日 成田線 滑り町～折原間	継目ボルト折損(開口32mm)
	3月5日 総武快速線 市川～船橋間	レール破断(開口16mm)
04年	1月7日 総武快速線 津田沼～稲毛間	レール破断(開口22mm)
	1月13日 習志野電車区構内 検査線	レール破断
	3月4日 総武快速線 錦糸町～新小岩間	マクダガがずれ、軌間が縮小(マイナス14mm)
	3月7日 東金線 福表～東金	継目ボルトが4本折損しつなぎ板が脱落
	4月4日 総武緩行線 錦糸町～亀戸間	マクダガが10mmずれ、しめ釘が継目部分に触れ軌道歪格
	5月24日 総武緩行線 津田沼～折原間	クローシングレールに10～15cmのズレ

JR東日本千葉支社管内でのレール破断等の実態

動労千葉は、国鉄分割民営化絶対反対を貫き、反合理化運転保安闘争を闘いぬいてきている。

分割民営化に対しては、85年から86年と2度のストライキを打ちぬき、1400名の組合員のうち28名の公労法解雇・12名のJR不採用を受けながら、団結を維持し、闘いぬいた。分割民営化以降も、JR体制打倒の闘いを、職場実力闘争・ストライキ闘争として、やりぬいてきている。そうした闘いが、今や、ついにJR体制に風穴を明け、大きな勝利を切り開いているのだ。

03年春闘では、ストライキを闘いぬいて、電車区検修部門の外注化を阻止した。JR東日本全域で強行され

た外注化を、千葉支社管内では完全に阻止する大きな勝利をかちとっている。

04年春闘ストライキでは、分割民営化に反対した動労千葉の組合員であるということだけで、17年間、運転士業務からはずされ、不当配属を受けてきた組合員を、本務に戻す一歩が切り開かれた。それ以降も続々組合員の不当配属からの現職復帰の成果をかちとってきているのだ。

尼崎事故を二度と繰り返さない、高見運転士・107名の怒りを思うときに、われわれ労働者・労働組合こそ「闘いなくして安全なし」の原点に立った闘いを職場からまきおこしていかなければならない。動労千葉の闘いは、まさにこの原点にたった闘いそのものである。職場から反合理化運転保安闘争をやろうとしない労働組合は、すべてインチキであり、安全輸送を語る資格はないのだ。まして、「労使安全会議」で、なにごとかなそうなどは論外である。

JRで働くすべての労働者の皆さん！とりわけ平成采の青年労働者の皆さん！労働者と乗客の命を守り、鉄道労働者としての誇りをかけて、動労千葉とともに運転保安闘争・安全闘争に決起しよう。



03年春闘ストに決起した動労千葉。安全を脅かす電車検修外注化を阻止した。