





JR東労組(東日本旅客鉄道労働組合) 東京都渋谷区代々木2丁目2番6号 JR新宿ビル13F 〒 151-8512 電話 03-3375-5740(代)

発行人 山口浩治 編集人 湯ノ目亜矢子 月2回(1日、15日)発行/一部20円 (組合員の購読料は、組合費に含む)

2018年12月3日 第689号



5日をJR東日本における

一安全の日」と

ノ安全計画20 現在「グルー れました。さらに、ATS-Pの早期導入 的な意見交換を目指していくことが確認さ

安全研究所、総合訓練所の設置、

JR東労組ホームページは ←こちらからアクセス http://www.jreu.or.jp/

ステーション サービス協議会

基本給月額の 2.24ヶ月+20,000円

12月6日以降 準備出来次第支給

動することを大きな柱にした教育と現場の

能や労働条件向上に向けて、

労使で建設

目ら進んで安全について考え、

」対策について労使双方の認識を一致させ

そして、現場第一線の社員が

事故撲滅をめざして 昭和63年12月5日に中央線東中野駅で多数の死傷者を出す列車衝突事故が て丸4年が騒過した。この事故は私たちにとってまさに痛恨の極みである

本は経営協議会で議論し、

事故の重大性

この事故を契機に、JR東労組とJR東

ら創ることが示



ジェイアールバス 東北本部

基準内賃金の 2.45ヶ月+50,000円 契約社員

基本日額×2.05ヶ月 ×23日+50,000円

12月4日以降

準備出来次第支給

職場での日々の奮闘 職場からの激励に 感謝します!

JRバス関東本部

基準内賃金の2.93ヶ月 2.10ヶ月 契約社員A

契約社員B 継続雇用期間及び従事する

業務に基づき定めた額

+20,000円

臨時雇用員 継続雇用期間及び調査期間

> 内における稼働時間に基づ き定めた額+20,000円

12月4日以降準備出来次第支給

列車衝突事故が発生しました。

車が衝突しました。そして、 りだした時間帯で、先行列車が4分遅れて 東中野駅に停車していたところに、後続列 運転士1名が亡くなり、 12月5日9時38分に発生したこの事故 朝の通勤ピークが過ぎて列車本数が減 6・7両目が脱線し、 116名の方が 衝突した列車 お客さまー名

遅れたものと推定されています。 の事故の原因は、運転士が何らかの理由で まま進行することができるものでした。こ ATSを解除して進行し、ブレーキ扱いが いていましたが、当時のATSは、 列車にはATS(自動列車停止装置)が た際に運転士が確認ボタンを押せばその ちを採らなけれ が追加され、 ばならない。」 と認められるみ 全第一を現場か 最も安全

きことは変えて くためにこれま 全を確立してい ない、変えるべ を労使間でおこ でも多くの議論 されました。

って安全性を向上させ、安定した輸送を目 日本に生まれ変わりました。 かし、JR東日本が発足して1年8ヶ月 ・職場・生活を守るために国鉄改革を担 -988年12月5日に、東中野駅構内で -987年4月1日に、 国鉄からJR東 JR東労組組合員の職場での奮闘によ 経営も順調に推移していました。 先輩たちは雇

とが謳われたのです。そして20人 日には労使共同で「事故撲滅をめざして」 領に「疑わしいときは、あわてず、 任追及ではなく原因究明を第一にする」こ と宣言しました。そこには 謙虚な姿勢と、事故再発防止には「青

定めることになりました。

事故から4年経過した1992年12月5 「事故から学

れまで取り組んできたる 東中野事故から30年の 振り返る時なのでは て、全員で邁進して ことを職場で議論 今だからこそ、こ ないでしょうか。

機能の強化に向けた戦車揚陸

が、今回の改定では、海兵隊

の導入を求める声もある▼空

母は戦力の保持を禁じた憲法

防衛には必要のないものだ

られています。『進化』 23」が発表され、 という「安全文化」を決 き上げてきた「責任追及から原因究明へ」 す。いかに社員管理を行うのかが「現場 積み上げてきた経験、感性、感覚、技術、 いくためには、基礎となるものがなければ していくために なりません。安全の基礎はこれまで現場で 刀」ではありません。 るものであり、これが真の「現場力」で 技能を基にした瞬時の判断力によって築け [進化] 究 だからこそ労使で築 や『変革』をして 極の安全」を追求 と『変革』が求め して忘れてはいけ

れ、攻めの部隊である。専守 兵隊)」が創設された。海兵 隊とは殴り込み部隊とも呼ば 還を名目に「水陸機動団(海 輸送する海上輸送部隊を初創 設する▼今年3月には離島奪

名目で、有事に必要な物資を 定する▼北朝鮮や中国のミサ 南西諸島の防衛力を強化する 配備型迎撃システム「イージ スアショア」の導入に加え、 に決定した防衛大綱を来月改 てルの抑止力を名目に、地上 2013年

を理由に、 化したこと 障環境が悪 は、安全保 安倍政権

とともに、安全確保の重要性とその難しさを痛切に再器職させるものとなった。 私たちは二度とこうした事故を起こさないために、それ以来安全問題について 経営協議会及び同安全分科会の場で真摯な議論を積み重ね、さまざまな課題に取 り組むととも、チャレンジ・セフティ運動の推進など全社員の衆知を結集した事 また、平成2年10月にはJR東日本とJR東労組の共催のもとに国際鉄道安 故防止への取り組みを行ってきた。 全会職を開催し、内外の英知を結集する中で、安全な鉄道づくりに向けて大きな ・ハペー・パー・ペー・ペー・。 事故絶滅のためには何よりも「事故から学ぶ」姿勢が大切である。私たちはこ 成果を上げることができた。 うした基本認識のもとに、事故に際しては責任追及ではなく原因究明を第一とす る大きな流れを作りだし、効果的な対策が講ぜられるよう努めてきた。こうした たゆみない努力はJR東日本に安全第一の社風を育み、事故を着実に減少させて JR東日本が21世紀に向け今後一層飛躍するためには、より安全性が高く、 お客様に安心してご利用いただける鉄道を創りあげていくことが不可欠である。 安全追求の道に終わりはない。JR東日本とJR東労組は、12月5日の今日、 ■故の教訓を改めて思い起こし、事故絶滅に向けての決意を新たにすると ともに、その実現に向けて全力で取り組む

> 東日本旅客鉄道株式会社 東日本旅客鉄道労働組合

> > れる▼他にもあるが、自衛隊

事実上の空母にする「多用途 を改修して戦闘機を搭載し、

運用母艦」の導入も盛り込ま

だったが、護衛艦「いずも」

てないというのが政府の見解

に違反するため、これまで持

そ、9条連の仲間たちと共に 隊へ変貌を遂げている▼今こ 変えずとも自衛隊は戦う自衛 の知らないところで、憲法を

能力を持つことになる。我々

は事実上、一定の敵基地攻撃

1992年12月5日