

外房線列車脱線事故 第2回 抗議交渉 『運転規制実施』を認めさせる

日刊 動労千葉

82.7.15
No.1096

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

動労千葉は、六月二十七日、外房線、東浪見〜太東間で発生した、ガケ崩れによる列車脱線事故に対する抗議交渉を六月三十日開催し、日刊動労千葉一〇八五号で既報の通り、総点検を実施し、抜本的改善策を図るとともに、その間の運転取扱い方法を提示することを中心に申し入れを行ったところであるが、七月九日、その回答を求め第二回目の抗議交渉を行った。

その中で、動労千葉として重点的に追求した問題点は、①総点検が終了し、安全が確認されるまでの間の運転取扱いに対する緊急措置 ②事故発生時のキ電停止手配に関する問題点についてであった。

無責任な当局対応

第一の点について、当局の今回のガケ崩れに対して当初提示した対策は「七月中に類似箇所の総点検を実施する」これだけであった。運転に責任を持つ我々に対し、安全対策には何一つ具体的措置を提示せず、「今まで通り運転しろ」ということである。

このような運転保安に対する当局の基本的姿勢は我々の絶対に容認できないものであり、現行の検査規程ではカバーできないところで事故が発生し、その検査方法も含め万全でないことが判ったにもかかわらず、緊急かつ重大な問題としてこれをとらえた我々に対し、当局はこれを放置しようとしたのである。

総点検終了まで 運転規制実施を認めさせる

動労千葉は、こうした当局の事故に対する対応や運転保安に対する基本姿勢に対し、怒りをこめて総点検終了するまでの間、事故防止のため次の点について緊急実施するよう申し入れ、当局が対策を立てないならば自衛するといふ体制を背景とした団体交渉の中で動労千葉の要求する緊急対策の実施を認めさせた。

①カーブ・直線等現場の状態を考慮し、事故発生現場と類似の箇所について、保線区長の判断による運転規制を実施する。

- ②乗務員への連絡は運転通告券により、速度および規制箇所を通告する。
- ③運転規制にあたっては速度55K/H・雨量50mmを考慮する。

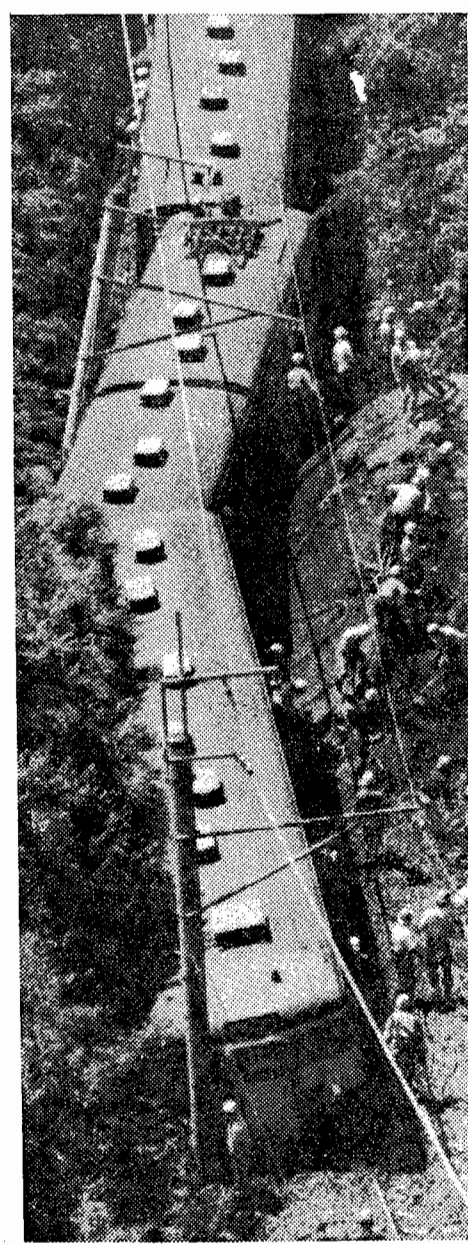
事故発生時は ただちにキ電停止を！

第二の点については、今回の事故でキ電停止手配に対する当局側のシステムに不備があることが明らかになったことである。今回の事故では発生後実に五〇分後にキ電停止手配がとられているが、その間、事故現場の大変な状況を把握しているにもかかわらずキ電停止手配をとらなかったことは、二次災害防止上からも大きな問題がある。

動労千葉の追及に対し、当局は今回の事故を教訓化し、事故発生時におけるキ電停止手配の再検討を行い、マニュアルを作成する事を認めた。

運転保安の確立をかちとろう

事故の真因は、加速度的に合理化計画を推進する当局の運転保安無視の経営施策であり、我々は、この「三五万人体制」大合理化攻撃を粉碎するため、一人ひとりが職場から決起しなくてはならない。運転保安確立・三五万人体制粉碎へ向けて、さらに取り組みを強化してゆこう！



線路上に崩れた土砂に乗り上げ、前2両が脱線した外房線の普通電車（6月27日、外房線事故現場）