

事故責任はJR当局にある

労作者への事故責任転嫁を許すな!

習志野電車区
事故を検証する
-その2-

「日刊」第三一〇三号より続く

見せかけのサービスのために
安全を売りわたしたJR当局

習志野電車区構内入口の踏み切りは、危険性が常々指摘され続けてきた所である。

この踏み切りは、電車区構内でありながら、一般の通行人の通学・通勤・買い物などの通路となっており遮断機はおろか何の保安設備も設置されていない。

この九月二十七日にも、踏み切りをまたいで入れ換え作業をしていた列車と構内へ出入りする業者の自動車と衝突事故をおこしたばかりであった。この三年ほどだけでも二件目の自動車との衝突事故である。

しかも、習志野電車区当局は、JR移行後、見せかけのサービスのために、前項で述べたような極めて危険な電車区構内に周辺の住民や子供たちを集めて、何度も「イベント」を開催している。日常的な業務がおこなわれている構内で電車に乗せたり、電車とつな引きをやらせたり検修庫でバンド演奏をおこなうなどといったこの「イベント」がおこなわれるようにな

このイベントについても、組合が常々危険性を指摘しつづけていたことである。

出区の際、乗務員が踏み切りの通行人に最も気をを使うのは当然のことである。自転車に乗っていないばおさらのことである。

マスコミなどが報道するように、当該の乗務員が、もし「通行人に気をとられていた」としても、それは、何ら非難されるべきことではない。数々の重大事故がおきながら放置し、そののみならず、見せかけのサービスのために、より危険な状態になることを知りながらそれをかえり見なかったJR当局にこそ責任があると言わなければならない。

全く余裕のないダイヤー乗務員は

あわてふためいて出区せざるを得なかった

今回の事故が発生した津田沼運転区七〇仕業の途中出区は、この間、職場の労働安全委員会などで、無理な時間設定のため安全上の問題が、組合側より指摘され続けてきた仕業である。これは、昨年十二月のダイヤ「改正」によって改悪されたものだが、図のように当該乗務員は、十四時三十分津田沼駅四番線下り方で、次の乗務員と乗り継ぐ。その後、徒歩で津田沼電車区までいき、当直で出区票を受け取り、一五三七C(事故当該電車)十両編成の出区点検をおこない再び出区する。列車の事故発生は十五時二五分なので、この間五分しかないのである。

乗務員はあわてふためいて余裕もなく出区していかざるを得ないのである。「タルミ」どころか「タルム」余裕もないのが現実である。乗務員にもう少しでも余裕があれば、この事故は起きなかつたかも知れないのだ。

国鉄時代であれば、このようなギリギリの途中出区などあり得なかつたことである。

カーテン・アゴヒモ強化月間

このような場合には、構内運転士が駅まで出区し、本線乗務員は駅で乗り継いでいたのである。このような場合ならば、このような意味でも、この事故は、分割・民営化の結果であると言わなければならない。

ところで、この一ヶ月間、JR千葉支社が総力をあげてやっていたことは、何とカーテン・アゴヒモ(職場規律)の強化月間なのである。支社の管理者が総出となって各駅の柱のかけにかけられ、あるいは運転席に添乗しては乗務員のチェックをし、冬のポータスカットや処分の材料をさがすのである。

乗務員が運転に集中するために三枚ある背面カーテンのうち、一枚位はしめて運転したいという切実な要求すら、乗客へのサービスマン「会社の決めたことだ」の一言で厳重に取り締りの対象とし、ほうしのアゴヒモ

訂正
「日刊」1303号3段20行目の「7ヶ月間」は、「1ヶ月間」の誤りです。あわびして訂正します。

