

安全管理体制に問題あり

続発する運転保安の重大事態

十二・五ストライキ以降も、安全管理体制に問題があるとしたか考えられない重大事故、運転保安上の重大事態が続発している。

①十二月六日、東金線求名駅構内での貨物列車運転支障事故 ②十二月十二日、新小岩駅での快速列車とホームの接触事故 ③十二月十八日、列車の混乱によって発覚した代々木上り場内、船橋下り第一場内、ATS警報装置の故障(鳴動しなくな

(1) 十二・六貨物列車運転支障事故

十二月六日の貨物列車運転支障事故は、踏切事故の影響によって九〇分遅れで運行していた下り二九一貨物列車が東金線求名駅にさしかかったところ

工用車のユニボが駅構内で作業中であることを発見、衝突直前に停止したという考えられない事故である。このとき、列車見張員は反対側(大網側)に立っていたのである。運転士の注意によって事無きをえたとは言え、十月二四日の常盤線貨物脱

ついていた! ④ATS

IP型工事に伴って発生した信号機の異常現示(数本の信号に同時に減速信号が現示される)に対して、「異常現示ではない、運転士は信号現示に従って運転すればいいのだ」と言いやり続けるという、それこそ異常な対応など、全てが、JR千葉支社の安全管理体制、運転保守に対する姿勢の問題性が問われるものばかりである。

線転覆事故と同様の事態になりかねない重大事故である。

本部は、この事故に関して申第十号によって運行管理体制等について説明を求め、十二月二十日団交が開催されたが、その団交のなかでも、現場で作業を行っていた業者(JR社員は一人もいなかった)には、列車の運行が乱れていることは連絡がされていたものの、九〇分遅れで貨物列車が運行されていることは全

く連絡がおこなわれておらず、また、そのような連絡体制もないこと、さらに業者と取りかわす「保安確認書」には、「臨接駅を列車が出た時点で待機すること」等の注意書きがされているものの、実際には、そのような体制など全くなく、臨接駅を出発(又は通過)する予定時間で待機するにすぎず、運行が乱れたときには、このような確認など全く無意味と化してしまふこと等、安全管理の問題点が浮きぼりにされた。

(2) 十二・一二新小岩駅列車接触事故

新小岩駅での快速列車とホームの接触事故も、十一月十日常盤線勿来駅での列車接触事故、十一月二六日北上線での列車とトンネルとの接触事故と全く同じ事故である。当局ですら、「みっともない事故」(副社長山之内発言)と言わざるをえない。

(3) 十二月十八日、ATS故障

また、同じく安全管理体制を疑わざるを得ない事態が、十二月十八日発覚した。

総武緩行線の代々木駅上り場内信号及び船橋駅下り第一場内信号のATS警報機が故障し、鳴動しなくなっていることがたまたまこの日、ブレーキトラブルで列車の運行

(つづく)

闘いなくして安全無し

全組合員が血を流し、涙を流し、そして勝利した10年!