



千葉動力車

92.11.27 No. 3698

しゃ断桿折損事故もみ消し事件

またも回答できず

大菅踏切

団交を開くたびに「再度調査する」

十一月二十四日、大菅踏切における、遮断桿折損事故のもみ消し事件の発覚で中断していた、踏切の安全対策に関する団体交渉が開催された。

前回団交以降、支社が、「事実関係を再度調査した」と称して明らかにしてきた「経過」は、「一日刊」三六九四号で既報のとおり、より一層、事故隠べいの事実を物語るものでしかなかった。二四日の団体交渉は、この「再調査」を踏まえて行なわれたが、回答は信じられないほど粗末なものであった。またも支社は、事実関係を

回答はすべておぼろげに「分からない」「……」

●「運転士が指令に一報した時点で『遮断桿を持ち上げていた』が『遮断桿折損』に違い違ってしまった」とする当局の「調査結果」について。

組 普段は、指令は復唱するのが当たり前であり、実際百%近くやられている。それが、いくら通話状態が悪かったとはいえ、運転士が二度も沿線電話をかけていながら、二度とも聞き間違えるなど考えられないことだ。具体的なやりとりはどうだったのか。

現に運転士の人命が失われている問題において、事故の隠べいを謀り、しかも、「隠べいを隠べい」するためにウソにウソを重ね、質問に対してはほとんど回答することもできず、団交を開く度に「調査不足な点があつて申し訳ない、再度調査する」と言わざるを得なくなるという、不誠実な対応の繰り返しを断じて許すことはできない。

組 もし仮に、いくら復唱してもどうしても聞き取れなかったとすれば、先の駅に連絡をし、運転士に確認をとるのが当然ではないか。

当 復唱するのは当然だし、やっと思つているのでその辺は聞いたのだが、……？。指令員が正確な情報を把握しなかった事については認める。

組 そんなことが考えられるか。指令から駅に指示された事はお

運輸部より提案がなされる

支社運輸部は、一体どうなっているのか？ 十二月ダイヤ改定について、運転士のBダイヤが出てきたのは、何と十一月十四日であった。それも千葉転分は更に遅れて十六日である。ダイヤ改定まで二週間たらずでは、団体交渉などできるはずはない。ところが、出てきたダイヤをチツェクして見ると、出勤時間がデタラメなのである。準備時

間が二九分なければならぬところが十五分であったり、三分程度の違いなどは、ザラである。結局、十一行路もの出勤時間が違つていた。

ごく基本的な業務の遂行能力すら無くなってしまつてきている。まさに、労務政策のみに力を費やしてきた事のツケは、恐るべき事態にまで至つてしまつている。

互いに名前を確認して、記録に残るはずではないか。

組 ……。異常時の連絡の記録の整理は、今回のことで、再考し徹底したい。

という所までは確認した。

組 では、トラックの運転手！電車の運転士とどのような話をしたと言つているのか。

当 ……。

組 さらに、遮断桿が下がりっぱなしなつていたというのだから、大菅踏切上に停車した列車が発車したとき、車掌なりに確認させるのが当然のことだが、そのあたり対策はどうなつていたのか。

組 トラックの運転手は、電車が発車した後は、踏切はすぐ開いたと言つているのか？

当 ……。

組 そもそも三〇分間も踏切が開まつたままの状態、何台の車が渋滞し、何人が騒いでいる状態だったのか。

組 今回の件の事実のくい違いについて、車掌からは事情を聞いたのか。

組 一体何を調査したのだ！これでは話しにならないではないか

当 調査不足な点があつた。可能な限り再調査する。異常時についてはマニュアルもどるよう指導を強化する。

組 この前も話したとおり、トラックの運転士は、「遮断桿を持ち上げていたら折れてしまった」とはつきり言っているが、その事実については確認したのか

当 もう一度電話をして、「持ち上げていたら折れてしまった」

以上は、団交の経過のごく一部であるが、全てにわたつて斯くの如くである。われわれは、このよ

うな支社運輸部の対応を許さない！事故隠べい策動を糾弾する！