



日動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260 千葉市中央区要町2番8号(動力車会館)
電話(鉄電) 千葉 2935・2936番
(公) 043(222)7207番

92.12.25 No.3714

遮断桿折損隠ぺい事件で3回目の団交(12/21)

「これまで説明は間違っていましたか?」

「深まる疑惑」

十二月二日、大菅踏切の遮断桿折損事故もみ消し問題と踏切安全対策について、三度目の団交交渉が開催された。団交の度に答えることができなくなり「再調査」を重ねた結果の三度目の団交である。ところが今度は、今まで説明していた「事実経過」を、「これまで説明してきた経過は間違っていましたか?」

「事実経過?」

と、自ら一八〇度変えてしまったのだ。一体どうなつてまつたのか?疑惑は深まるばかりである。

五時三十分 四三三M列車が、大菅踏切の遮断桿を押し上げていた人を発見し、踏切上に停車。(約一車半踏切を出た位置に停車)
三七分 運転士は、遮断桿が持ち上げられていた現場も確認しないまま、反対側に降りて、沿線電話を探し停止位置から三〇〇四〇m戻った位置にある沿線電話から指令に一報を入れる。「遮断桿を持ち上げているのを発見したので、非常ブレーキで止まりました。調査して、再連絡します。」
(指令は、「遮断桿折損」ときき間違える)
その後、反対側に行つて、トラック運転手から事情を聴取
四三分 また反対側に行き、沿線電話で指令に第二報。「自動車運転士の話によると、三〇分位、遮断桿が降りつばなしになっているそうです。故障を思いますので、関係箇所を連絡してください。」

五時三十分 四三三M列車が、大菅踏切の遮断桿を押し上げていた人を発見し、踏切上に停車。(約一車半踏切を出た位置に停車)
三七分 「運転士は、車掌に連絡し、降りてきてほしい旨を要請したうえで、遮断桿を持ち上げている現場に行く。少しして車掌も現場に到着して、トラック運転手から事情を聴取。車掌によると、三名が、遮断桿を降りないようにするために、石を挟んでいた。運転士は石を挟んでいるのは見ていない。その後、運転士・車掌の二人で反対側に行つて、沿線電話で事情聴取した内容を指令に報告。指令への報告はこの一回のみであり、二報というのはいなかった。指令のメモでは、五時三十分となつていたので、前回の説明では、その時間としたが、以上の経過からすれば、三七分に電話できるはずはないので、もっと遅いはず」(輸送課長の説明)

つた。しかし今度は、表(B)の経過が事実だったというのだ。分単位まで時間を特定し、会話内容も特定していた指令への連絡は、「二回」としていたものが「一回」になり、連絡の時間もあやふやになつてしまった。「再調査した」と称していた経過は、全くの「作文」に過ぎなかつたということだ。組合から矛盾点を指摘され、答えに窮してしまつたと、今度は「こちらが正解でした」とばかりに全く違う「作文」を持つてくるのである。ウソにウソを重ねるとはまさにこのようなことを言うのだ。

解体してしまつた異状時対応能力 運行管理能力

しかも、二カ月たつても事故の経過すら説明することができず、記録されていなければならぬはずの運転士と指令の通信、駅と指令の通信は、何時何分に

どのようなやり取りがあつたのかはもとより、実際通信があつたのかどうかまで、解らなくなつてしまつていくというのである。もしこれが真実だとしたら、より恐るべき事態である。異常時の対応能力、列車の運行管理能力が、最も基本的なところから解体してしまつていくということである。団交のなかでは、「指令の取り扱い等不備な面があつた」「指令員が正確な状況を把握していなかったことについては認める」「今後はマニュアルに戻った取り扱いをするよう指導を徹底する」等称しているが、問題は責任を指令員に転化すれば済むことではない。JR総連と結託し、労務管理にばかり憂身をやつす支社運輸部の姿勢そのものが、組織として、列車を動かす、安全を守り、異常時に適切な指示を行なうという、基本的なシステムそのものを解体してしまつたということだ。このままでは大変なことになる!

「踏切安全対策」で回答

またこの日の交渉のなかで、大菅踏切事故以降の「踏切安全対策」について、この間実施し

た対策・実施を計画している対策について、次のとおりの回答があつた。
「ウラへウラへ」

- ① ポスターの關係各機關への配布、ダンブ街道でのパンフの配布、「踏切をなくす会」によるキャンペーン・新聞広告等のキャンペーンを実施した。
- ② 大管踏切については、立体交差化について、町・県に申し入れを行なった。また類似踏切十一箇所についても、立体交差化の申し入れを検討中。
- ③ 大管踏切については、年度末までにオーバーハング型の警報機・I-TV・二段式遮断機・注意看板等を設置する。また、I-TV設置までの間、ガードマンを配置する。
- ④ 一三型電車について四八年度以前製造車について、前面強化を行なう。また、二五五型(内・外房新型特急)について、前面強化の設計変更を行なう。

大管踏切事故以降も三件の踏切事故が発生!!

しかしわれわれは、以上のよ
うな「対策」によって、安全が
確保されるとは到底考えられな
い。事実、大管踏切事故以降も、

十一月十五日、十八日、十二月二〇日と、三件も踏切での衝突事故が発生している。今年度は、大管事故以前も踏切事故は三件であることを考えれば、二倍の発生率だ。また、大管踏切では、十二月五日に、ダンブカーが止まり切れず、踏切直前で横転するという事故も発生している。当局自身、団交のなかで、「大車には至らなかつたが、この前の殉職事故と似た事故だった。キャンペーンの効果がどれほどあつたのか疑問視せざるを得ない面もある。非常に大きな事故であつたと認識している」と語らざるを得なかつたとおり、「キャンペーン」で事故がなくなるはずはないのだ。

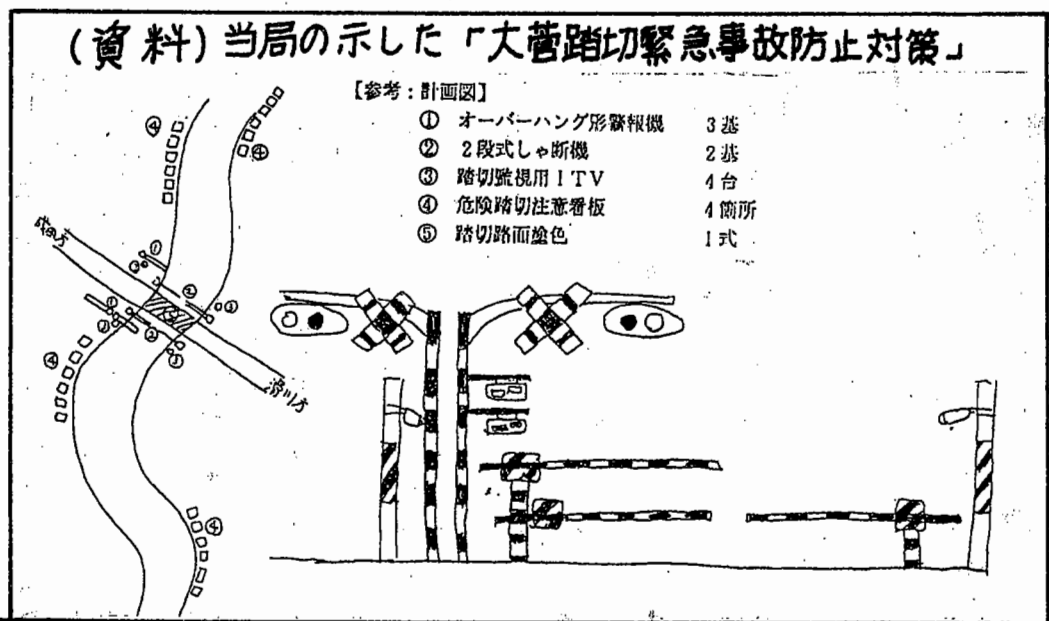
運転士の生命より列車の「優先通行権」が大事故なのか!!

しかし当局側は、「立体交差化までの間、危険踏切については四五種運転の取り扱いとせよ」という動労千葉の要求は、頑なに拒否し続けている。その理由は、①列車に優先通行権があるものを自ら放棄することになるので、速度制限はできない、②自ら速度を制限すると、行側が動かなくなり、逆に事故防止対策が進まなくなる、③自ら速度制限を行なうようなこと

をすると、万一事故が発生した場合、乗務員も含めて責任を問われることになりかねない、というのである。しかし、それだけの理由が詭弁でしかないことは明らかだ。運転士の生命よりも、列車の優先通行権のほうが大事だというのが「自ら規制してしまえば、行政が動かなくなるなどというのも、論理が逆転してしまっている。むしろ「JRがここまでやっているのなら行政ももっと積極的な対策を講ぜよ」という主張ができるはずではないか。

小手先の対応では安全は守れない!!

さらに問題は、「『踏切事故をなくす会』はどのような位置づけと権限をもってやっているのか」との組合側からの質問に対しては、「非公式なものなので、会社側は関与していない」と回答しているにもかかわらず、「踏切事故をなくす会」などという「小集団」のやっていることまで、自らの「踏切対策」のように言つて団交での回答を行なっていることである。ここにも、「踏切安全対策」について、千葉支社がやっていることは、お茶を濁すような小手先の対応ばかりで、何ひとつ真剣に考え



ていないことが如実に示されている。われわれはさらに、抜本的な踏切安全対策の実施を求めて、闘いを強化する決意である。

小手先の対応では運転士の生命を守れない!!