



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

93.7.26 No. 3834

踏切り無遮断事故と団交

たんなる「失念」とウソの回答

七月六日、浜野駅出発信号機が故障、非常停止した列車を踏切無遮断のまま代用手信号で発車させるという事故が発生した。動労千葉は、この事故について、事実経過の解明と今後の安全対策を求めて申し入れ、七月二〇日に団体交渉が開かれた。

回答では別紙のとおり、原因をたんなる「踏切代用で扱いの失念」としてしまっている。しかしこれはとんでもないウソである。実際は、「失念」ではなく、当日の関係者であった駅長も当務駅長も、そもそも代用テコを扱わなければならないということそのものを認識していなかったのである。

われわれはこの間、様々な問題をを通して、現在のJRに、異常時の対応能力や列車の運行管理能力が失われてしまっているという、深刻な問題を提起し続けてきた。これは、言うまでもなく増収や無謀な効率化、組合潰しの労務政策ばかりにかまけて、安全をないがしろにしてきたがゆえの構造的な問題である。今回の事故もその深刻さを示していると言える。しかも当局はこの事態を真剣に受けとめようとせず、ウソをついてまでたんなる「失念」にしてしまおうというのだ。この点についての交渉経過は、概要次のとおりであった。

「事故速報」といって違う団交での回答

組 回答書では、原因をたんなる失念にしてしまっているが、事実は違うのではないか。われわれが把握している事実では、代用でこを扱わなければならないということそのものを知らなかったと聞いている。踏切が半自動であるのは周知のところであり、マニュアルでも取り扱うことになっている。知ってはいたが失念したということだ。

組 それはウソだ。各現場に流れている事故速報では、「踏切代用テコを扱う必要がない」と思っていた。「駅長及び当務駅長は、下り出発信号機の現示に関係なく、同踏切は列車により制御され動作するもの」と思っていた」と記載されているではないか。これはどういうことか。

当 えっ、何にそう書いてあるのか？

組 支社自身が現場に送付した事故速報だ。

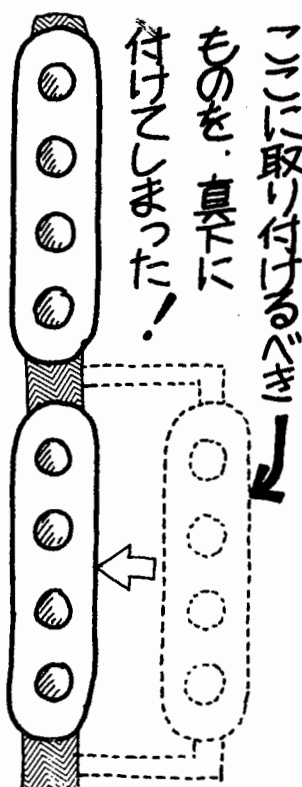
当 ……。(「一体どうなっているんだ」「駅長と当務駅長で認識が違ったということか?」と当局側内部で混乱)

組 「駅長及び当務駅長は」云々と二人とも知らなかったと明確に記載されている。当 いやチェック表があり、代用でこを扱うという項目はの

っており、本人たちも知っていたと言っている。扱うことは知っていたが、その時は意識のなかになかったと言っている。また、列車が視点を踏めば必ず鳴動すると思っただとも言っているのだから……。組 言っていることが矛盾している。そもそも駅長や当務駅長が自らの駅の構造すら全く理解していないということだ。

はないか。「失念」などと言っただけで済ませずに、現状を深刻にとらえ返すべきだ。当 全く理解していないとは考えていない。

また、この事故の発端となった出発信号機故障の原因については、未だ不明であると言う。抜本的に安全対策が実施されなければ、恐るべきことになる。



信号を真下に取付けた!?

七月十六日早朝、成田駅下り場内信号機の交換工事が行われた。ところが、交換した際に、他の場内信号機の真下に取付けしてしまったというのである。「取付け位置がおかしい」という乗務員からの申告によって、十九日にあわてて正規の位置に取付け直された。千葉支社は、「『普通鉄道構造規則』『信号保安設備施設標準』『信号設備設計施工標準』の理解の深度化・再教育を行う」としているが、よくも次から次へと考えられないような不祥事が発生するものだ。現在のJRに蔓延する業務遂行能力の解体状況——根は深いのだ。