



# 月刊 動力車労働千葉

★ 4710号よからで

## 大月駅事故の本質 / ②

# 責任はJRにある!

大月駅事故での重大事故発生  
の背後には、次のような多くの  
問題が潜んでいる。

**● 事故の背後には**  
一年十カ月ぶりの入換

(1) 最も直接的な背後要因と  
しては、当該運転士がこの入換  
作業に従事するのは一年十カ月  
ぶり(土職発令後初めて)であっ  
たにも係わらず、指導員の添乗  
もなかったことがある。国鉄当  
時は、三カ月間担当しない線区  
・箇所に入り入れる場合は線見  
訓練を行う、との内部規定があ

り、こんなことは起きるはずも  
なかった。しかしJRになって  
からは、こうした定めは一切取  
り払われてしまったのである。

しかも、当該運転士が所属し  
ていた三鷹電車区では、ATS  
のスイッチを切らなければでき  
ないような入換作業が多い。ち  
なみに、大月駅構内の入換でも  
ATSを切って行う作業がある  
のである。当該運転士もこれま  
でATSを切って作業する仕事  
に従事してきた。重大な事故を  
引き起こしかねないこのような  
条件があるにも係わらず、会社  
は、一年十カ月ぶりの作業に対  
し、事前の訓練も行わなければ  
指導員もつけなかったたのである。

### ● 事故直後千葉転でも

大月駅事故の直後、マスコミ  
等でも、一年十カ月ぶりの作業  
であったことが問題となってい  
る状況のなか、千葉運転区で、  
総武緩行線担当の臨時行路を全  
く乗り入れたことのない運転士  
に指定するという問題が発生し  
た。しかも当初区当局は、指定  
された運転士と動力千葉からの  
抗議にも係わらず、この勤務指  
定をそのまま強行しようとした  
のだ。結局は抗議によって、そ  
の区間は指導員をハンドル担当  
とし、担当運転士を添乗扱いと  
するとの整理を行い、その後の  
団交でも、「申し訳なかった。

今後は各運転士がいつの時期に  
どの線区を担当したのかを各區  
できちんと把握しておくよう指  
導する」との回答が行われたが  
現在のJRの実態はこのような  
レベルなのである。国鉄時代に

## 士職の促成栽培

(2) しかしそればかりではな  
い。当該運転士は二四歳である  
が、この間JRで行われている  
士職の養成のあり方そのものに  
重大な問題があるのだ。

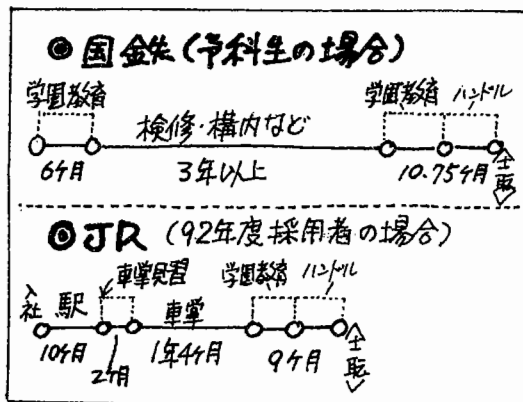
### ● 当局も自認している!

新人運転士・新人車掌に事故  
が多発しているという問題は、  
会社自身が自認していることで  
あった。例えば九五年には、全  
乗務員を対象とした定例訓練に  
あたって千葉運転区で配布され  
た「伝達事項」という資料でも  
「新人運転士・新人車掌に事故  
が多発しています」という項目  
が全十項目の冒頭に記載され、  
入信冒進等の事例を付して注意  
が喚起されているのである。そ  
れも二カ月連続しての話だ。

### ● 千葉支社の現実

しかも、このことに関するJ  
R東日本本社の団交での文書回  
答は「一部区所において、事故  
防止を喚起するための指導文書  
が配布されているが、そのこと  
をもって安全に関する基本的な  
姿勢に問題があると考えていな  
い」という、傲慢不遜としか言  
いようのないものであった。

実際千葉支社でも、大月駅事  
故の直前(昨年九月)、習志野  
電車区で、入信を確認しないま  
ま列車をホームに据えつけてし  
まうという事故、直後の十月十  
七日には、京葉電車区で「入信  
を探しながら出区させたが見つ  
からず、前方に列車の後部が見



えたので停車。先行列車が動い  
たのでそのままホームに据えつ  
けた」という信じられないよう  
な事故が起きている。いずれも  
「平成採」の運転士である。こ  
うした状態を生み出したのは、ま  
さに会社の責任に他ならない。

● 養成方法自身に問題が  
別表のとおり、国鉄時代のド  
ライバーコース(予科生)は、採  
用から運転士試験合格まで、最  
低でも四年半近くを要したが、  
JRの「平成採」運転士は三年で  
運転士にしてしまっている。  
教育期間以上に問題なのはそ  
の内容だ。何よりも、学園教育  
やハンドル訓練の期間がほぼ半  
分に縮小されてしまっているの  
がわかる。それだけでも重大な  
問題だが、しかしより深刻なの  
はそれ以外の部分である。

● 駅でわずか十カ月  
入社して駅にわずか十カ月。  
当然にも、駅員として責任をも  
った仕事をするまでに至らない  
うちに車掌見習となつて異動す  
る現在の駅の状態は、国電区間  
で言えば、各駅の駅員の実に三分

の一から半分が東北地方からの  
広域異動組か新規採用者である。  
広域異動組は二年間で帰任して  
しまふし、新規採用者はわずか  
十カ月しか居ない。しかも駅要  
員は大幅に減らされているとい  
う状況のなかで、ただでさえ「  
こんな状態では仕事回るはず  
がないし、仕事を教えることも  
できない」と悲鳴があがってい  
るのが現実である。

● 安全よりも「営業感覚」  
車掌になつてからも同じよう  
なものだ。例えばJRになつて  
以降、快速列車や特急列車が駅  
を通過する際の通過監視の義務  
が、車掌の業務から削除されて  
しまった。だから車掌は、駅を  
発車したら車掌室をカラにして  
車内改札に回つてしまふ。これ  
が当局の指導なのである。後方  
防護要員としての位置づけをな  
くしてしまつていいるのだ。

このような職場の実態のなか  
で、安全に関する認識を身をも  
つて覚えることなどできるはずも  
ないことだ。そもそも、JRが  
駅一車掌一運転士という昇進ル  
トを作つたひとつの理由は、「  
運転士も「営業感覚」をもつ必要  
があるから」だといふのである。  
「安全よりも営業感覚」といふ  
方針のもとで、どんどん運転士  
が促成栽培されているのが現在  
のJRの実態なのだ。(つづく)