

J Rの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

外房線脱線事故のすぐ後に 内房・外房 ・鹿島線 ワンマン列車導入発表

全国 13版 2020年(令和2年)5月14日(木) 第481号



脱線したJR外房線の普通列車の先頭車両＝8日午後6時21分、鴨川市、本社ヘリから、遊覧客撮影

5月14日付朝日新聞

鴨川市内8日に脱線事故が起きたJR外房線、現場近くで2度にわたる非常停止したが、脱線した列車付近で遺体の形跡を確認していたことが13日、わかった。JR東日本千葉支

脱線付近先月置き石か 外房線 非常停止2度 鴨川署捜査

この事故がワンマン運転で起こっていたらどうなっていたでしょうか。事故状況の確認や指令とのやり取り、乗客の案内・誘導などの対応をすべて運転士一人で行うことになります。

ワンマン運転で対応できるのか

JR東日本は5月12日、内房線・外房線・鹿島線にワンマン運転用の新型車両の導入することを発表しました。運行開始は来年春の予定とされています。

この発表の直前、5月8日には外房線の安房鴨川―安房天津駅間で脱線事故が発生しました。大きなけが人は出ませんでしたでしたが、乗客の避難誘導が発生しています。

内房線や外房線、鹿島線の駅はほとんどが委託駅や簡易委託駅、無人駅です。駅から事故対応の応援にすぐ駆けつけられるような体制ではありません。また、獣との衝突事

故も多発しています。

昨年末には、JR西日本でベビーカーを見落として発車し、子どもがベビーカーごと線路上に転落する重大事故も起こっています。2両のワンマン運転で、運転士は規定通りにホーム上を複数回確認していました。それでも事故が起こったのです。

ワンマン運転拡大・車掌の削減は、鉄道の安全放棄そのものです。

安全放棄のワンマンに反対の声を

会社はワンマン運転拡大の理由を、「生産性を上げコスト削減を行うため」だといっています。安全確保よりも利益を優先すると公言しているのです。

ワンマン運転拡大でまず起こることは、車掌の大幅削減と大規模な配転です。ジョブローテーションと合わせて、会社がそれを現場労働者の団結破壊に利用しようとすることは明らかです。

安全よりも利益と団結破壊を優先するなど絶対に許せません。地域からも「車掌は必要だ」と怒りがあがっています。

会社の攻撃を打ち破る力は、現場労働者の団結と闘う労働組合です。ワンマン運転拡大、ジョブローテーション反対の声をあげよう。