

外房線列車脱線事故 で抗議交渉を展開

六月二七日、東浪見～太東間で発生したガケ崩れによる列車脱線事故に対し、動力千葉は各支部代表・乗務員分科役員も含めて六月三十日、千葉鉄当局に対する抗議交渉を行った。

事故原因は当局の運転保安無視

今回の事故は、その内容からみても運転保安上の本質からも重大な問題をはらんでいる。その第一は、乗務員、乗客の生命にかかわる事故であったということである。事故現場が切り通しでなおかつ、日曜日の未明という条件であったからこそ負傷者三名ですんだのであり、条件が悪ければ現場は血の海と化すところであったであろう。事故発生の際には危険箇所は管内に無数にあり、今回の事故は決して特殊な事故ではないのである。

第二は、当局の経営施策が結果として事故発生にむすびついているのである。「経営改善計画」と称し、徹底した合理化計画を推進し、運転保安を無視し、設備改良を怠った結果が、事故の真の原因である。

『安全な箇所』で事故は起った

抗議交渉の席上での事故に対する当局の原因説明は、「張コンクリート（ガケ表面の吹きつけ部分）背部の地層に節理面が存在し浸透水及び植物等の経年作用により発達し地崩れを起した。」というものであった。

当該箇所は、「防災強化対象線区の判定区分」は「S」となっている。その判定区分とはA・B・C・S区分に分けられ、Aは最も危険、Sは安全であるという当局の検査結果に基づく判定である。その最安全であるというS区分の箇所で大事故が発生したのである。しかも当該箇所は、今年五月七日に検査したばかりのものであった。

抗議交渉で五点を申し入れ

- ① 動力千葉は厳しく当局を追求し、最終的に次の点について明らかにするよう当局にせまった。
- ② 今回の事故に対し、緊急に実施する対策と抜本的改善策を提示すること。
- ③ 検査結果がS区分の箇所で大事故が発生したこ



とは、検査の意味がない。検査方法を抜本的に検討しなすこと。

- ③ 当局の運転保安に対する基本姿勢を改めよ。
 - ④ 異状時、災害時における取扱いについて当局の基本的考え方を示すこと。
 - ⑤ 当該箇所は大正十年設置のものである。同種の古いものについて全て明らかにすること。
- 以上の点について申し入れたが、当局は何んらまともな回答ができず交渉は中断した。

当局を弾劾し、

運転保安を確立しよう

交渉再開後当局は、①総点検を七月末までに実施する。②類似の事故を防止するため、老朽化、変状のあるもの、昭和二十年以前に設置されたものを中心に検査をする。という回答を行った。事故はまってはくれない。我々は、今日も危険な線路を運転しているのであり、それに対する当局の施策は何んらなされていない。

動力千葉は「運転保安に対する当局の姿勢には誠意が全くない。我々は自ら生命を守るため自衛手段をとる。」ことを通告し交渉を打ち切った。

動力千葉は、再度乗務員分科会、当該勝浦支部を中心に問題点を摘出し、抗議交渉を行う。第二臨調粉碎・運転保安確立にむけ職場から決起しよう。

三里塚・ジェット闘争貫徹！「国鉄35万人体制」粉碎！

列車脱線事故に抗議する

運転保安の確立をかちとろう

