



千葉労働動力

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

94.9.13 No.4060

安全が崩壊！事故が発生！

壊滅的状況にある安全管理体制
安全が瀕死とも言える壊滅的な状態に瀕している。

象徴的とも言えるそのことを如実に示したものが、過日、九月一日朝、総武快速線・錦糸町～馬喰町間で起こった車両連結器事故(連結部のピンが脱落)であり、よって車両が分離するという耳目を疑ったほどの信じがたい事故としてあった。

事は決して、単純な「整備ミス」が起因して発生したものではないと断言できる。

同様の事故が、九〇年二月に横須賀線において発生していることから言っても、その安全管理体制の崩壊体質は何ら変わっていないだけでなく、改善されなかったことによるその背景にこそ、肌寒いまでのそら恐ろしさを覚えるものだ。

「防災の日」に発生した本件の事故には、合理化優先→人員削減、安全を放棄し続けるJR東日本への「天の配剤」と警告を実感できる。

単純な「整備ミス」ではない！

複合する根本的事故原因

しかし事故は大変な問題を内包している。その複合要因を見たときにこそ、今回の事故が氷山の一角であることを通して、その全体像を透視することができる。

背景にある、度重なる車両検査周期の延伸、新検査方式による作業省略、それによる「標準数」削減(人員合理化)、組合対策による職場からの排除、さらには同様の理由による新規採

用者の検修(運転関係)への無配属、それによる展望なき保守要員体制、さらにさらに「血の入れ替え」→教育不足等々が複合して、今日の異様なまでの事故が発生するのである。(これは運転関係のみでさえこうだといふことにすぎない。他職種においても大変な合理化による、致命的とも言える弊害が出ていることは論を待たない)

この間においても、JR東日本は鉄道事業の根幹に関わることに際してさえ、次々とその基準を改悪してきた。先に述べた検査周期の延伸によって、主要部分の検査は上部検査に移行し、その中身は仕業検査にまで事は及んでいる。

安全を語る資格なきJR東日本

別表のようにこの間発生している事故の数々を見てほしい。特徴的なものだけを列記したものでさえ、これだけの件数があり、ほとんど連日のようにまともな列車は運行されていないというのが実態なのだ。

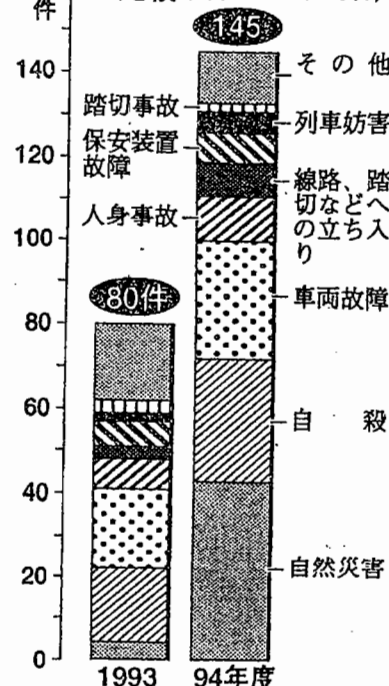
列車仕業自体が、ギリギリの運転時分によって維持されているのみならず、各駅においてはホーム要員は廃止され、駅員は無人化や夜間無人となる駅ばかり、すべての職種は削減され一旦、事故・災害等、「異常」が発生した時には対応不能となるなど、混乱の極に達している。よって回復は遅れ、今般のような対応の悪化を伴っている。

又、首都圏においては、新型車両二〇九系の車両故障が多発し、列車運行のなめであるATC(列車自動制御装置)のコンピュータ回路が故障する事

千葉支社管内の運休を伴ったこの間の主な故障・事故

月 日	線 区	事 故 ・ 故 障 内 容	運休本数
8. 3	久留里線	938D久留里駅発車の際、上り運転台でブレーキ不調となり、点検した原因が判明せず、救援列車935Dと併結し収容	4本
8. 3	外房線	軌道信号機トランス2次端子が折損したため、茂原～新茂原間上り線に在線表示灯が点灯、信号社員がこれを処置後、運転を再開	3本
8. 4	成田線	1443M酒々井駅発車後、速度が25Km/H以上上がらないため、成田駅で1448Mを1443Mに充当、車交した1448M成田～酒々井間間で同現象が発生、生倉駅にて車両技術係が調査、運転不能と判断、生倉～千葉間運休し、幕張電車区より編入電車により生倉駅で併結、回送	1本
8. 18	総武緩行線	電力指令より小岩～平井間の電線2本のうち1本が断線、残り1本も断線しかかっている連絡があり、同区間上下線き電停止により復旧作業を行い、運転再開	66本
8. 20	総武本線	434M生倉駅到着の際、106号転てつ器が不調となり、手信号により運転指示、信号社員が転てつ器内の制御リレー不良を発見、交換し復旧	23本
8. 30	総武緩行線	1646C飯田橋停車中に三相表示灯が点灯、No2ユニット表示灯が消灯両国駅発車後No3ユニット表示灯が点灯したため錦糸町駅で点検、原因不明のため乗客を降ろし回送	20本
9. 1	総武快速線	784M錦糸町駅発車後、ブレーキ指針が上下に振れ、三相点灯、ATC表示灯が点灯しパイロットランプが点灯したため防犯無線を発報非常停止、調査したところ、3～4号車両の分離を発見、旅客降車手配を行い、前述運休錦糸町駅電留線に収容	220本

首都圏JR線の運休件数の比較(7月1日～8月25日)



運休昨夏より倍増145本

故さえ起きている。
JR東日本に安全を語る資格なし。「チャレンジャーフティ」なる危険へと突き進む「安全対策」を許すことなかれ。

今こそ、そしてこれほどまでに、反合・運転保安闘争の再構築・創造・結集が求められていることはない。
「ハンドルを握った」「点検ハンマーを叩く」、響きのきいた闘いを現出させよう！