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・2939番
（公）043（222）7207番
98. 4.14 No. 4768

運転士に事故責任はない！

大月事故裁判にあたって

◉二・二倍に急増！

国鉄がJRに移行した一九八七年度と比べて、九六年度の運転阻害事故件数は、下の表のとおり、一・七倍に増加している。とくにJR東日本は突出しており二・二倍に急増している状態だ。正確無比を世界に誇った国鉄は、JRに移行してからの10年間で、「まともに動かないJR」が、共通の認識となるまでに堕ちてしまった。

JR旅客会社各社の運転阻害件数

	87年度	96年度	比較
JR北海道	104	151	1.5倍
JR東日本	520	1,118	2.2倍
JR東海	141	166	1.2倍
JR西日本	270	460	1.7倍
JR四国	53	42	0.8倍
JR九州	215	252	1.2倍
合計	1,303	2,189	1.7倍

（運輸省提出資料から）

◉一切を隠ぺい！

動労千葉は、大月駅事故以降、事故や輸送混乱多発の原因究明を求めて、本社・支社と幾度となく団体交渉を行ってきたが、JR東日本は、事故直後にごく簡単な事故概要を発表した以外、大月駅事故の発生からすでに半年がたつにもかかわらず、何故、どこに問題があって、このような事故が起きるに至ったと認識しているのか、未だ見解を明らかにしていない。

支社では、「大月事故に関しては本社から何もおりてこない」と言って嘆いている状態だ。

これはどう考えても異常なことだ。本来であれば、起きた事故についての事実関係や認識・教訓等は直ちに全体化され、トータルな対策がとられなければいけないはずである。これは安全対策のイロハに属することだ。

何故このような対応が生じるのか、理由ははっきりしている。大月駅事故は、JR体制の十年間の矛盾が凝縮して噴出した性格をもっているからだ。

この間提起してきたとおり、「安全の危機」という現状の背後には、急激な合理化・要員削減による安全の切捨てという要素に加え、JR東日本と東労組の結託体制による支配のなかで、技術力の継承や、指導・養成の体系が崩壊してしまっているという問題が潜んでいる。安全問題に触れたとたんに、JR東日本の経営姿勢の根幹にかかわる暗部が一斉に噴きださざるを得ない。だからこそ、彼らは一切を隠ぺいしようとするのだ。

◉責任転嫁を許すな！

今、労資ぐるみで行われているのは、露骨なまでに運転士に全責任をかぶせて、真実に煙幕をはってしまおうとする対応である。大月駅事故の当該運転士は、逮捕・保釈後に在宅起訴されて、「起訴休職」（賃金は60％）の身分に置かれ、現在裁判が行われているが、会社もJR東労組も弁護士すらつけていない。明らかに見捨てたのだ。

3月31日付の朝日新聞は、11日に開かれた当該運転士の初公判に触れて、次のように書いている。「JRの指導体制に背筋が凍る思いだ。検察官が次々と明らかにする事実に息をのみ、事故現場が頭をよぎり、身震いした。……　彼は見習い期間中の研修で入れ替え作業をやっただけ。二年六カ月ぶりの作業にすっかり手順を忘れていた。『どうしよう』。運転席についていよいよ慌てた。ろうばいしている姿を車内の清掃員が見ている。事故は自然の流れだった」。

「JRの指導体制に背筋が凍る思いだ」という報道だ。しかし、この間の団交でのJRの回答は、「不安ならば、指導員の添乗を要請するか、誰かに聞けばいい」というものである。要するに、そんなことは会社の責任ではないというのだ。一体この対応は何なのか！　東労組と手を組んで、労資ぐるみで当該の運転士と安全を犠牲（いけにえ）にして、会社の責任逃れに汲々としているのだ！

◉全てを怠っていた？

とくに、事故が起きた作業は、本線を使用して、通過列車の合間をぬって入換を行う危険作業であった。誘導担当も配置されておらず、安全側線もなかった。事故発生の条件は幾重にも重なっていたのだ。

国鉄時代には、入換作業について、九項目の「要注意箇所」が指定されていた。そのうちのひとつに、「本線横断の入換線をもつ停車場」という項目もあげられている。『運転事故防止の実務』では、要注意箇所について、**「関係者は、なにゆえに要注意箇所なのかを熟知して、基本的には、設備面で要注意項目を排除していくことが大切であるが、早急に解決できない箇所もあるので、運転線区別に要注意箇所一らん表を作成して、理由とそれに対する事故防止の手段を、はっきりは握し、ふだんからこれに対する特段の注意喚起と、取扱いに習熟するよう努力しなければならない」**との指摘が行われている。

JR東日本、そして三鷹電車区当局は、こうした基本的な事故防止努力の一切を怠っていたとしか考えられない。事故防止に対する基本的な構えさえあれば、長期間携わっていない新人の運転士を、事前の訓練も行わず、指導員も添乗させないままで、このような危険箇所を含む行路に乗務させるようなことは起きるはずがない。**大月駅事故の責任は運転士にはない！事故責任はJRと結託体制にある！**

変換キー

もっと怖い話

個人的な資質とするなら、それを見抜けないJRの指導体制に背筋が凍る思いだ。検察官が次々と明らかにする事実に息をのみ、事故現場が頭をよぎり、身震いした。

中央線の大月駅で昨年十月、入れ替え作業中の回送電車と「スーパーあずさ13号」が衝突して脱線した。業務上過失傷害などの罪に問われた回送電車の運転士(三四)に対する初公判が十一日、甲府地裁で開かれた。事故後、初めて公の場所に姿を見せた彼は、長身の背中を丸めて、終始うつむいていた。

最大の焦点は、通常なら切らない自動列車停止装置（ATS）を切ったかどうかだった。彼は「切った」とあっさり認めた。がく然とさせられたのは、切るまでの経緯だ。彼は見習い期間中の研修で入れ替え作業をやっただけ。二年六カ月ぶりの作業にすっかり手順を忘れていた。

「どうしよう」。運転席に着いていよいよ慌てた。ろうばいしている姿を車内の清掃員が見ている。事故は自然の流れだった。停止信号を見誤り、六分も早く発車させ、ATSを切り、時速一〇〇キロの「あずさ」に向かった。

停止線オーバー二件、停車駅通過一件、ブレーキのかけ忘れ一件。彼は一時、再教育を受けたこともわかった。

中央線のトラブルは続く。一、二月だけで計二十九件。前年同期の倍以上。公判の翌日、立川駅で運転士がそばを食べていて電車が遅れた。

重軽傷者六十二人。気持ちの高ぶりから、さらに早く発車させていたら、多くの死者が出ていたろう。公判後、検察官がほのめかした不気味な言葉が忘れられない。

「今後の裁判で、もっとこわい話が出てくるよ」（小）