

フロントガラ
スを突き破る

倒木が運転台を直撃

運転士の生命に関わる重大事故

【倒木との衝突事故の概況】

■発生日時：10月31日21時55分頃

■発生場所：勝浦～御宿間（67㌔付近）

■当該列車：1226M209系8両編成
（安房鴨川発・千葉行）

■事故概況

- 勝浦～御宿間を約100㌔で走行中、新第一浜トンネル入口付近で倒木を発見。非常ブレーキをかけたが衝突。
- 倒木が前面ガラスに突き刺さり、運転士まで数十㌔だった。
- 衝突後、列車は倒木が突き刺さったまま約210㌔のトンネル内を通過して停車。

10月31日、外房線・勝浦～御宿間において列車が倒木と衝突しました。この事故について、動労千葉はJR千葉支社との団体交渉を12月11日に行いました。

時速約100㌔で倒木と衝突

事故は、運転士の生命に関わる重大なものでした。約100㌔で走行中に倒木と衝突し、その一部が運転台のフロントガラスを突き破っています。運転士まで数十㌔というギリギリの状態でした。

しかも、倒木が突き刺さった状態のまま約210㌔のトンネルを通過しています。一歩も

間違えば命が失われていてもおかしくない深刻な事故です。

会社は団交で、「倒れた木は枯れて根元から折れて線路を支障したと考えられる」「沿線の樹木の管理は21年頃から協力会社に外注化した」「倒れた木は調査した22年には枯れておらず、伐採の優先順位は中間だった」「22年以降、調査は行っていない」と回答しました。

最大の原因は業務外注化

最大の原因は、保線を含めた設備関係の全面外注化であり、沿線樹木の調査・管理も協力会社に丸投げしてきたことです。

保線業務は基本的に丸投げ外注化され、要員削減が徹底されてきました。この間、倒竹などによる側灯の破損も増えています。今回の事故は、そうした現状がありながら、安全を切り捨ててきた結果です。

JRは一切の外注化を中止して、すべての鉄道業務を直営化すべきです。しかし、来年度には組織、人事・賃金制度の抜本的な改悪や、機能保全まで含めた検修業務の全面外注化に踏み出そうとしています。こんなことをすれば、現場の仲間の命も、鉄道の安全も守ることはできません。

職場から外注化撤回、組織、人事・賃金制度改悪反対の声をあげよう。