



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
※ 電話番号は4月29日から変更になります

Q2.5.14No. 3589

≡ スミス、≡ スミス、≡ スミス……の連続! 崩れ、墜ちた安全管理

とりあえず走ってくれ!?

列車の運行と安全の中核をつかさどっているはずの支社の機能が、完全にどうかしてしまっていると言わざるを得ない。

例えば、防護無線の発報信号を受信して停止したときに、千葉支社の指令が「発報場所がわからないが、とりあえず走ってみてくれ」という「指示」を平気で行なうというのだ!今の指令員の頭のなかからは、規程も安全もスッポリとぬけ落ちてしまっているのである。

この間の千葉支社における運転阻害の事例を見ても、指令員

の単ミスによるものが圧倒的に多い。いわく「着線変更の伝達を失念した」「列車順序の変更を失念した」「誤った時刻表を交付した」「進路構成を失念した」「誤ったルート構成を行なった」……まさに驚くばかりの状態である。

しかし、これも結局は、動労千葉や国労を脱退するかどうかだけを基準に、適性など一切考えずに、運転経験ない・規程も全く知らない・線路も知らないような指令員をかき集めた恐ろべき労務政策の結果である。

制限百一〇kmの列車を 百一〇kmで行路設定!?

さらに、次のようなことまで発生している。四月二十五日、千葉運転区の乗務員が臨時仕業に乗務した。行路は千葉-新宿列車は一八五系であった。言うまでもなく最高速度制限は百一〇kmである。それが最高速度百二〇kmで設定してあったのである。しかもそれを組合が指摘するまで、支社も現場も誰も気が

つかないのだ。さらに、このとんでもないミスを組合に指摘されると、「承知していたから指導員を添乗させた」などと責任逃れだけに汲々としているのである! (実際は添乗した指導員も全く知らなかった) これでは、いつか大事故が起きる! 殺されるのは運転士だ!

列車無線の延長 貨物会社には通知なし!?

JR東日本千葉支社は、それまで内房線蘇我・君津間で使用していた列車無線を、君津・館山間に延長した。そして三月二十七日から試使用(といっても指令からの通告は有効なもの)、四月十日から本使用を行っている。

ところが、この列車無線の使用拡大がJR貨物(関東支社)に伝えられていなかったがために、貨物会社所属の新小岩・佐倉両機関区の乗務員には全く知らされていなかった。貨物の乗務員が知ったのは、試使用からひと月も過ぎた四月の末であった。

千葉支社管内では、工臨(工事用臨時列車)の多くは業務委託という形で、JR貨物の乗務員が乗務している。そのため貨物の乗務員は定期の貨物列車の運転線区のほかに、千葉支社内の京葉線を除

く全ての線区に乗り入れている。内房線でも四月には新小岩操・館山間に二往復の工臨が運転された。ところがそれを運転した新小岩・佐倉の乗務員は、そのとき君津から館山まで列車無線が延長されたことは知らされていなかった。

われわれは、分割・民営化が強行されてからまず貨物列車に重大事故が集中したことに見られるように、レールを借りる鉄道会社であるJR貨物に分割の矛盾が集中していることを声を大にして主張してきた。一年前の信楽鉄道の事故にしても同じことが言える。

今回の事態は、これからも分割・民営化の矛盾が増えこそすれ、決して無くなることを示している。事故が起きてからでは遅いのだ。それとも事故が起きなければ判らないのか!

五・一・四二二里塚
全国総決起集会
日時 92年5月24日(日) 12時
場所 反対同盟所有地
全支支部全力動員