



# 千葉労働動向

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

92.11.11 No. 3689

# 出発無閉そくで行け!

## 「指令の勘違い」として 新してひろき直り

十月十日に、永田一本納間で発生した沿線火災に際して、出発信号機停止で臨停している列車に対し、「無閉そくで運転せよ」という、驚くべき指令が行なわれた。動労千葉はこれに対し、直ちに申し入れを行なったが、団交での回答は、事実を認めながら、「勘違い」の一言で開きなおるといふ、断じて許せぬものであった。

### 【団交の要旨】

**組** 回答では、一体何が問題であったのか全く明らかになっていない。事実を正確に把握するために、無線交信の記録をだすべきだ。

**当** 交信は当然把握している。申し入れに書いてあるようなやり取りも確かにあった。しかし、会社としては事実を十分に把握しているの、記録をだす必要はない。

**組** 指令員について、どこに問題があったと認識しているのか。

**当** 出発信号をでたあたりに、在線表示がでたため、指令員に勘違いがあったようだが、乗務員に言われて訂正した。

**組** この閉そく区間に止まっているのは、指令で把握できるはずだ。

## 基本中の基本 も知らぬ指令

**組** 出発を踏んでいるかいないかにかかわらず、無閉そくで行けなどと言うのは、そもそも指令が、運転取り扱いの基本中の基本を何も解っていないということだ。会社はどのように考えているのか。

**当** 本人の知しつ度は調査したが、聞いた時点では解っていた。先程述べたとおり、在線表示に気をとられて、勘違いが生まれ適切な指示ができなかったようだ。

**組** そのような言い方は責任逃れにすぎない。無閉そく運転の指示をしたのは、運転士の方から出発停止で永田駅に臨停しているとの連絡をした後のことではないか。

**当** たしかにそのような連絡が入っており、冷静に考えれば判ったはずだが……。

**組** しかも運転士が、出発停止だから運転できないと主張したら、出発を踏んでいるのかわからないのかを、車掌に前まで行かせて確認までさせているではないか。たんに在線表示

## 1/3 団交報告 (甲乙丙号)

で勘違いしたというレベルの話ではない。われわれはこの問題を重視している。

**当** 確認させたのも事実だ。今回の問題は、会社としても当然重視している。

## 同様の事態が 次々と発生!

**組** 回答でも、会社の責任は全く明らかになっていない。昨年十月に安房鴨川で、出発信号が故障したときにも、指令は同じことをしている。再教育をして二度と起こさないといいながら一年もたたないうちに同じことが起きた。精神論だけで済む問題ではない。

**当** 指令は、今年四月より運用上の余裕をもたせて、ある程度訓練ができるようにしている。何もやっていない訳ではない。教育は充分やっていたが勘違いだった。

**組** そんなことを言っても、ついでにこの間も、君津・青堀間の支障によって、指導式に切り替えたときに、指令がちゃんとした指示をすることもできず、結局列車はまともに走らなかつたではないか。

**当** 君津の取り扱いは、電気サイドで原因を追究したが結局

トランスが悪かったということ、指令だけが悪かった訳ではない。

## 問題は、支社の 経営姿勢だ

**組** 何でこんなことが次々と起きるのか、構造的な問題だ。組合脱退のみを基準に指令の登用を行なうなどということを通じて、安全対策を真剣に考え直すべきだ。

**当** 輸送混乱時の対策は、プロジェクトを作った今でも一生懸命やっている。

**組** 冗談ではない。運転士の毎月の訓練も、競技会など競いあわせることやゴマすりのことばかりで異常時の取り扱いなど、全く疎かにされているではないか。

**当** それはそれで、実績も上がっているし異常時の取り扱い等と合わせてやっている。

**組** 運転が一秒早いとか遅いなどということと異常時の取り扱いとどちらが重要と思っているのか。

**当** 今回のことは重視してやっている。

**組** 今までの回答は開直りにすぎない。ことは安全にかかわる問題であり、そのような口先だけの回答で納得できるものではない。組合としては、当局の経営姿勢自身の問題であると考えている。