



月刊 千葉労働

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

94.2.22 No. 3949

列車無線の取扱いを徹底しよう

この間、列車無線の取扱いについて、多くの問題が発生している。とくに指令員から無線による運転通告が行なわれる場合、運転法規をふまえているとは到底考えられない対応が日常茶飯事に起きている。動労千葉は、

あくまでも 運転通告券が基本

そもそも、列車無線が導入されたといっても、運転取扱い上の重要な事項の変更についての通告は、あくまでも「運転通告券」によるのが基本である。「運転通告券」を使用して通告しなければならぬ事項は、運心で次のとおり定められている。

- (1) 閉そく方式又は閉そく区間を変更するとき。
- (2) 列車の運転時刻を変更するとき。
- (3) けん引定数を変更するとき。
- (4) 列車の運転する線路を変更するとき。
- (5) 列車を臨時に徐行させる旨を予告するとき。
- (6) 信号機の故障を予告するとき。
- (7) 信号の現示を停止して手信号による旨を予告するとき。
- (8) 特に重要な事項を通告するとき。

団体交渉等において、この間再三にわたって指導の徹底を求めてきたが、運転保安を軽視する現在のJRの経営姿勢を背景に、全く改善されていない状況にある。

停車受領券記 は絶対的な前提

列車無線については、「運転通告券」の発行を基本とした上で、「前項の通告は、無線機等を使用して行い、運転通告受領券にその内容を記入させる方法によることができる」(運転時刻の変更はその内容が簡単な場合に限り)と定められており、あくまでも例外規定なのである。だからこそ、無線で通告を行なう場合、列車の停止→「運転通告受領券」への記入→復唱による確認は、絶対的な前提となる。

指令員、自分の名前も名のない指令員、等々が後を断たない状態が続いている。これも、団交で具体的に事実をあげて質すとか、「まだそんな指令員がいますか、……再度指導します」とは語るものの改善される様子は見られない。要するに、安全よりも、列車を止めたくないだけなのだ。

依然指導を放棄 続ける千葉支社

動労千葉からは、千葉支社に対し、「本来、運転法規に則った取扱いを指導するのは支社の責任のはずだ。指令員は、まず『通告があるので、列車の停止手配を行い、受領券に記入して下さい』という指示を行なうべきではないか。そのように指導を徹底せよ」と提起している。しかし、依然運転法規に則った指導はネグレクトされ続けている。そうである以上、われわれは、安全は自らの手で守るとい

う自覚の上にならなくて、当然の取扱いを原則的に行なうことを、ひとつの「たまたまい」としてやらなければならない。

列車を止め 受領券の記入を

運転通告券が必要な事項が通告された場合、

- ① 次駅で通告を受けても対処が可能な事項の場合は、その旨を指令員に伝え、一旦無線を切り、次駅停車後、指令を呼び出して通告を受け、受領券に記入・復唱を行なう。
- ② 次駅の通告では間に合わない緊急な事項の場合は、その場に停車し、通告を受け前記のとおり通告・復唱を行なう。

この取り組みを全乗務員が徹底しよう。「闘いなくして安全なし」今一度このことを胸にきざみつけよう。

3・4 「国鉄清算事業団闘争勝利 連合を打ち破れ！」

『大失業時代』を闘う労働者集会

日時 3月4日(金) 一八時三〇分より

場所 船橋市商工会議所6階ホール

解雇撤回闘争の前進へ向け、全支部から結集しよう!