



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
94.4.18 No. 3981

安全無視の合理化許す 無人駅新設案

「パンすり板自動計測装置」の導入も提案(習志野電車区)

安全無視の合理化許す

四月十一日、千葉支社は、昨年度末に続いて、新たに、外房線・安房小湊駅、内房線・安房勝山駅を夜間無人化し、また、久留里線・馬来田駅を無人化するとの提案を行なってきた。実施時期は、九月上旬を目途とされている。

これによって、別図のとおり、内房線では、上総湊駅から館山駅までの三〇kmに及ぶ区間が、夜間になれば、全く駅員が居なくなってしまう。また、久留里線では、交換設備をもった馬来田駅が無人化され、ダブルットの取り扱いが廃止されるため、横田から久留里までの六駅間十四・七kmが、全く無人となり、一閉そく区間となってしまう。久留里線は、輸送混乱時にまともに列車を交換することもできなくなってしまうのだ。

異常時の列車運行を放棄!

一方千葉支社は、四月一日以降「基本的に代用閉そく方式を施行しない区間」と称して、別表の区間を指定した。理由は、この区間は「無人・委託駅等が多く、代用閉そく方式施行のための要員手配等に要する時間と輸送密度を勘案し、復旧優先及び代行輸送優先区

間とする」ためだといっているのである。これは、JR東日本が、自ら、列車を動かすことそのものを放棄してしまったに等しい決定であり、列車運行上の最低限の運行システムさえ切り捨ててしまったことを意味する。

「動労千葉の配転者を土職に戻したくない」と言って初電・終電を廃止し、採算に合わないと言っでは、次から次へと駅を無人化し、その結果代用閉そくを行なう要員も確保できなくなると、今度は異常時には列車など動かす必要はない、というやり方はあまりに異常すぎる。何が「地域密着型の鉄道」か。聞いてあきれろ!

充分対応可能と言ったのは誰だ

しかし、問題はそればかりではない。昨年度末に十八駅の夜間無人化を強行した際の団交で千葉支社は何と答えていたのか。

動労千葉から、「こんなに無人化してしまって、閉そく方式の変更が発生した場合の対応は一体ど

うするのか」「指導者など、代用閉そくに必要な要員は、一体どうやって確保するのか」「運転通告券は誰が発行するのか」等、再三指摘したことに対して、千葉支社は、「異常時は駅社員の呼び出しを含めて対策をとる」「呼び出し名簿等を配備するので充分対応は可能である」「異常時の対応は会社の責任において行なうので心配はない」と言い張り続けたのである。それからわずか一年。結果は、動労千葉が主張したとおりになった。「無人駅や夜間無人駅が多く、要員手配ができない」と、異常時対応を切り捨ててしまったのである。一年前の団交で主張したことを、一体どう釈明するのか?

現場には、一切知らされず!

しかも、この「代用閉そくを施行しない区間」の指定についての運転取り扱ひの変更は、四月一日からの実施にもかかわらず、当の運転士には、何ひとつ知らされな

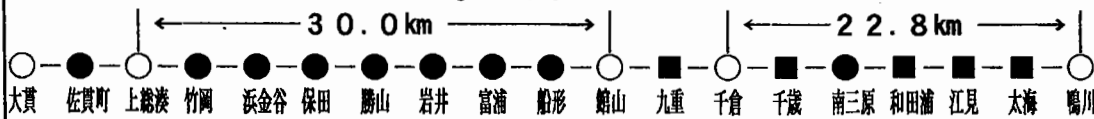
代用閉そく方式を施行しない区間

線名	区間
総武本線	佐倉～銚子
成田線	成田～松岸
外房線	上総一宮～安房鴨川
内房線	君津～安房鴨川
久留里線	木更津～上総龜山
東金線	大網～成東
鹿島線	香取～鹿島神宮

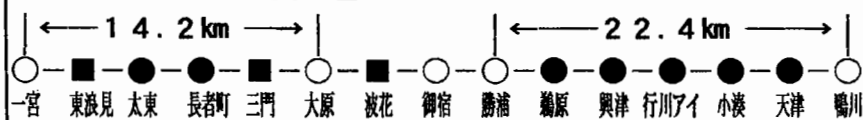
また、同日、習志野電車区へのパンすり板自動計測装置導入に伴う構内作業体制の見直しの提案がなされた。実施時期は、七月上旬とされており、労働条件提案は、無人化提案も併せ、二七日の予定である。営業、構内の合理化攻撃を阻止しよう。

また、同日、習志野電車区へのパンすり板自動計測装置導入に伴う構内作業体制の見直しの提案がなされた。実施時期は、七月上旬とされており、労働条件提案は、無人化提案も併せ、二七日の予定である。営業、構内の合理化攻撃を阻止しよう。

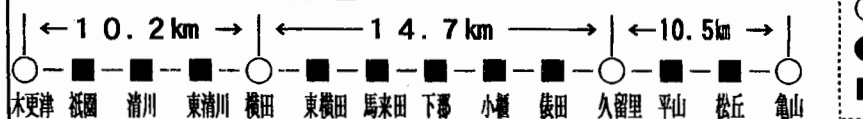
【内房線】(別図)



【外房線】



【久留里線】



○ = 有人
● = 夜間無人
■ = 無 人