



月刊 労働千葉

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
95.10.6 No. 4272

勝浦運転区廃止 外房線120km/h運転を中止せよ

12月ダイ改の問題をめぐって団交(9/28)

九月二十八日、千葉支社において、一二月ダイ改に対する団交が開催され、勝浦運転区・鴨川車掌支区廃止・鴨川運輸区新設をはじめダイ改に伴う具体的施策等について説明を求めてきた。

勝浦運転区・鴨川車掌支区廃止を中止せよ!

組 勝浦運転区廃止・鴨川運輸区廃止は勝浦支部を解体し、動力千葉・国労を排除する攻撃だ。九月一八日に、京葉運輸区七名、習志野運輸区二名が鴨川に配転され、全員JR総連であった。また、東京から五名の事前通知があったと噂されている。七月七日のJR総連鴨川車掌支区分会集会で言っていたことが、事実となつていないではないか。

組 東京からの要員配転については、この場での回答は控えておいてもらおう。全体のなかで操配するというのである。

組 しかし、東京からの話は、二カ月前から出ている。うわさが属人も含め本場になつていない。

組 以前の団交で、東京との調整を行つていたという話が組合からあったが、以前は調整してない。

組 われわれには、一切極秘裡に事態が進んでいる。職場のうわさは二カ月前も三カ月前から出ているではないか。

組 人事のことは、絶対にもれないようにしている。異動の調整は、一カ月や二カ月かかる場合もあれば、一週間で終

る場合もある。今回は、要員提案以降に人事調整は行つた。

組 要員提案を行つたのは、八月二十八日である。わずか三週間で東京での事前通知を行つている。支社間で人事調整を行うのに三週間ですむのか。

組 この事実経過自体、不当労働行為だ。こんな施策は直ちに中止せよ。

組 今回の施策は、「うわさが流れている」からなどというところで中止をする考えはない。会社は責任をもって施策を進めている。要員配転も、全体的な角度から新運輸区の目的に沿う形で人選を行つている。

組 運転士は、全員JR総連で固めていないか。

組 「鴨川運輸区」が出来ることによつて効率的業務体制が可能というが、当局は何ら具体的に明らかにしない。

組 内勤要員が減る。乗務行路の効率化が出来る。運輸区設置によつて同じ列車を動かす業務をやる運転士と車掌の融合が図れる。

組 乗務行路の効率化につき、具体的に明らかにしていない

組 勝浦・鴨川の相互の便乗が減る。館山も鴨川から勝浦まで上りは担当しなくなった。行路についても改善された。

組 鴨川の本線要員は三三。勝浦の行路を千葉・京葉にふれば、行路は簡単に出来る。

組 同じ線区を複数の区が担当する。トータルで見てもらい

たい。

組 京葉・習志野運輸区からの配転者は、館山から通勤している者がいる。また、船橋から通っている者もいる。そうした者を集めること事態無理なことをやっている証拠だ。

組 南端から通っている人を配転した。現在は東京の住宅に入っている人もいるが、自宅が南端地区にある。全部が全部現住所が南端地区ではない

組 今回の一二〇km/h運転は、小間切れとなつている。途中の東浪見一長者町間は現行とおりの速度である。何故この時期にやらなければならぬのか。運転士は、踏切事故に合う不安を感じている。

組 今回のダイ改で外房線の到達時間の短縮は、目玉となつている。東関道館山線の開通など、他の輸送機関との競争を含め、設備を作つた。

組 小間切りのな施策で、運転する側に混乱をもたらす。

組 一二〇km/h運転のために、カントを上げる、PC枕木化、弾性ポイントを設置で設備を整えた。御宿・勝浦間は、複線化し、旧線を補強・強化し新しく敷設した線路は、増強している。

組 通勤快速には、どの車両を使うのか。

組 内外房線の通勤快速は、二〇五系を使用する。最高一一〇km/h運転とする。スピードアップのために、BC圧力を

あげ、応加重も設定強化した。スピードアップを行う所は、高架ではなく、在来線だ。高速道路は、防護柵を巡らせている。しかし、外房線は、そんなことすら行っていない。防護柵もない高速道路を突っ走るようなものだ。

組 フェンスを全部はればいいが、鉄道用地がJRの持ち分ではないところなどは難しい。今後も関係市町村に要請していく。また、本来、踏切以外のところで線路を横断することは、無断横断であるが、「赤道」と言われる地域の生活道路となつている箇所もある。以前「赤道」をフェンスでふさいでしまい、叱られたこともある。地域住民の理解を求めるなど、フェンスの設置に努力する。

組 列車の前面強化を行つたが、どの位の強度なのか。何km/hなら、ぶつかつても運転士は大丈夫なのか。

組 ダンプに勝つのは無理だ。一一三系も前面に四・五mmのステンレス板をはつた。ステンレスはつた車両は、大船工場車両をぶつけて試験をやつている。二五五系、一一七系も前面構造は強化されている。二〇五系はスカートを取り付けた。

組 申し入れに対する回答は次の通り

(1)鴨川運輸区新設、勝浦運転区・鴨川車掌支区廃止を中止すること。

鴨川運輸区(仮称)の新設については、全社的に運輸区設置に取り組んでおり、運転士と車掌のいっそうの相互理解と融合を促すことも効率的な業務運営体制を構築することを目的に新設することとした。これに伴い、千葉車掌支区及び勝浦運転区を廃止するものであり、今施策を中止する考えはない。

(2)分割・民営化以降、千葉支社管内で発生した東中野事故、大宮踏切事故等の惨事に踏まえ、安全対策を重視する観点から外房線の二二〇も運転、内外房線、京葉線の運転時分の短縮計画を中止すること。

内外房線が東京方面への遠距離通勤輸送サービスの改善のため、到達時分の短縮及び高速道路の拡充に伴い、房総方面へのアクセスが便利となることが予想されること。また、対向輸送機間の競争力強化を図るためにもスピードアップは、必要不可欠であると考えている。

今回のスピードアップについては、曲線改良、分岐器補強及びランカーブに合わせた信号設備等の改良を実施するほか、軌道強化を目的として当該区間のPC枕木化、PC枕木締結装置の改良及びロングレール化を行い、併せて乗り心地の改善に努めているところである。

また、車両の前面強化については、踏切事故等による乗務員の安全確保のため、運転室の前面構体が容易に変形しないよう外板補強及び骨組強化等を行い、平成六年度に全対象車両の前面強化を実施したところである。更に、新たに投入される車両については、新造時において前面強化を図るほか、運転台のスペースを広く取る等の対策を講じているところである。

(3)この間のダイヤ改正において削減した列車を復活させること。特に、外房線・上総一宮以遠、内房線・君津以遠、総武本線・成東以遠、成田線・成田以遠、久留里線の列車を増発すること。

列車設定については、お客さまのご利用状況等を考慮し、限られた経営資源のなかで、その再配置を行うことによりサービスの向上と合わせ、効率的な輸送体系の構築、収益力の増強を図ることを基本とし行っているものであり、今ダイヤ改正においても、その考え方にに基づき設定したものである。

(4)この間、夜間無人化された駅に終日要員の配置を行うこと。また、無人駅についても、乗降客数の増加している駅から随時有人化する。

駅の日動化については、お客さまの利便の少ない早朝、夜間の時間帯まで行っているフルタイム、フルサービスを見直し、駅別に提供すべきサービスレベルを設定し、効率的な駅業務執行体制を構築するものである。また、無人駅の有人化については、乗車人員、地域開発等を総合的に勘案し実施することになる。

(5)旅客の安全対策を重視する観点から、ホーム要員の配置を行うこと。

ホーム要員については、ホーム形状、旅客流動等を勘案し必要な時間、必要な箇所

に配置しているところである。

(6)交通量が多い踏切を立体交差化し、踏切の安全対策を強化すること。

踏切道の立体交差については、現在、特に交通量等を勘案し、対象となる踏切について、関係機関と協議を進めており、大管踏切については、今年度着工する予定である。また、他踏切道の立体交差化についても、今後、鋭意努力していく考えである。なお、踏切障害物検知装置の設置及び警報機のオーバーハング化等を推進しているところである。

(7)千葉運転区等の臨要員の削減計画を中止すること。

臨時要員については、臨時列車の運転計画等を勘案したなかで、必要な要員を配置しているところである。

(8)今年度、原因不明のポイント故障等の事故が多発している状況に鑑み、異常時対応及び運転保安を確立する立場から、成田電力区、成田信号通信区の派出廃止を中止すること。

ポイント故障等の原因が不明という事実はない。また、成田電力区、成田信号通信区の派出の統合については、設備管理の一元化、各種付帯作業等の効率的な御意を無執行体制を確立するため実施するものである。

る。

2. 次の事項について明らかにすること。
(1)外房線の120km/h運転について、次の点を明らかにされた。

①120km/h運転を行うために、諸施設の改良等を行ったこととしているが、その内容を具体的に明らかにすること。

②120km/h運転を行うにあたって、千葉支社は、「他線区のデータを参照して、そのデータの詳細を明らかにされた。

今回のスピードアップについては、曲線改良、分岐器補強及びランカーブに合わせた信号設備等の改良を実施している。また、軌道強化を目的として当該区間のPC枕木、PC枕木締結装置の改良及びロングレール化を行い、併せて乗り心地の改善に努めているところである。

(2) 217系の増投入について

①217系の車両配置基地について明らかにされた。

今年度投入となるE217系の配属区所は、大船電車区を予定している。

② 217系の増投入に関連し、113系の転配計画があるのか、明らかにされた。

捻出となる113系のうち、一部を保留車として活用する他は、廃車を予定している。なお、具体的な運用計画については、現在策定中である。

③217系の運転に伴う線区毎にどのような施設の改良を行ったのか、具体的に明らかにされた。

E217系の運用については、踏切軽量対策が必要であり、今回、外房線の蘇我・上総一宮間について、その対策を実施したところである。また、内房線については、現在、対策を実施しているところである。

(3)京葉運輸区のパンタグラフ自動計測装置等の導入に伴い、構内作業体制の見直し、予備要員の見直しを行うこととしているが、どのような作業の見直しによって予備要員の見直しとなるのか、具体的に明らかにされた。

予備要員については、社員が年休等を取得した場合の補充要員として配置しているものであり、構内作業体制の見直しに合わせた予備要員を確保することとしたものである。

(4) 地震対策について

①阪神大震災の教訓に踏まえ、地震対策について具体的に明らかにされた。

落橋防止工の未設置箇所について、線路や国道を跨ぐ等の重要度の他界箇所から順次、設置していく予定である。高架橋の柱補強等については、本社において構造技術プロジェクトが主体となって地震発生時の構造物評価を実施しており、補強が必要と判断されたものを対象に鋼板補強等の対策を施工していく予定である。

②千葉支社管内各線区が、どの程度の耐震度を備えているのか、明らかにされた。

土木構造物の設計については、これまでの地震被害状況を踏まえ耐震設計を考慮した「構造物設計標準」に基づいて行われており、関東大震災程度の地震に対する安全性は確保できていると考える。

③特に、8月24日、運輸省が打ち出した「既設の鉄道の高架橋や開削トンネルの耐震性を強化するための緊急補強計画の概要」には、支社管内で「総武線、武蔵野線、京葉線、外房線」などが含まれているこの線区が「緊急補強計画」の対象となった根拠及び、千葉支社として、どのような対策を行う予定しているのか、具体的に明らかにされた。

大都市圏などの生活や経済に影響が大きい地域から補強することとされており、在

来線では列車本数がピーク時に一時間当たり一〇本以上の路線が対象ということで、千葉支社においては当該線区が選定されている。また、阪神大震災において発生した鉄道土木構造物の被害に、コンクリート高架橋及び橋台の柱、開削トンネルの中柱の被害がみられ、類似の柱で補強の必要性を遺唐使、この検討結果により、補強が必要なものについて今年度から対策を施工していく予定である。

(5)京葉線・舞浜・葛西臨海公園間において制限100km/hのところ、95km/hでATSPが動作し、ブレーキがかかってしまう現象が現れているが、その原因について明らかにされた。

速度照差パターンを更新する際に、そのような現象があったが、速度照差パターン発生用地上子により解消する。