



# 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・2939 番  
(公) 043 (222) 7207 番

98.3.24 No. 4757

## 輸送混乱/事故・故障続発…… (申12号)

# 運転保安確立に向け 技術的改善を要求!

この間、首都圏におけるATOSのシステムダウン、保安装置や車両故障などが相次ぎ、とくに中央線での連日の輸送混乱が発生し(なんと二日に一回の割合!)、千葉支社管内においても一月の降雪時には久住駅で有効長三四両のところ三六両の貨物列車を指令の支持で入線させてしまうという明らかに規程違反を犯したり、運転士に全く休養をとらせずに乗務を指示したり、幕張電車区、京葉電車区での架線切れの発生や原因不明の車両故障が多発している。動労千葉は、こうした事態が労務政策や効率化を優先させるあまり、日常的な列車運行や車両や施設などの保守体制が完全に崩壊していることから、抜本的な改善を求めた「輸送混乱に関する申し入れ」(申一二号)に関する交渉を、三月一六日、一〇時から、千葉支社で行なった。概要は以下のとおり。

### 他支社の事故内容 容は不明?

会 回答書読み上げ。

組 新聞報道でも三二件と報道されている中央線での事故内容について千葉支社の調べた内容では雪害三件、車両故障十一件、人身事故八件、保安装置故障三件、千葉支社管内での輸送混乱については、雪害三件、車両故障三件、人身事故四件、保安装置故障二件、踏切障害一件と回答されているが、これだけでは議論の材料にもならない。どの程度を基準にして出しているのかをはつきりさせるべきで、原因は別にしても一月以降の事故の一覧表を出すべきだ。とくに、われわれの感覚からいくと保安装置故障が三件ということはあるにない。

会 今細かくまとめているところで、時間が間に合わなくて出せなかった。基準については、運休や大きな遅延を出したものを回答で出している。

組 国会でも、国鉄時代と比べて事故の報告内容があまくな

っていることが問題になって

いるではないか。

会 他支社の事故内容について

は、千葉支社に入っていない

ので、分からない。

組 中央線は象徴的な部分として

出しているだけだ。その中

央線には総武線も乗り入れて

おり、その事故内容が千葉に

こないという会社のシステム

自体が問題だ。この事故内容

に関する問題については、内

容を明確にして議論する必要

がある。

会 この問題については、事故

内容をまとめ別途交渉を行な

いたい。

### 有効長違反!

組 一月九日の降雪時に、久住

駅において、駅の有効長三四

両を超えて三六両の貨物列車

を入線させて列車を交換させ

た問題について、そもそも貨

物列車の編成両数を会社とし

て把握していたのか。

会 日々の貨物列車の編成は、

掘んでいなかった。今回の事

示板に有効長を表記した。今回の問題は、会社として認識があまかった。

組 指令がそういうことを認識していなかったのか。

会 延長三四両のほかに余分をとってあり、「実有効長」があったので小移動してもらい列車を交換した。

組 貨物列車は、出発信号機の直下まで行っているが、そこまで行くこと自体間違いではないのか。

会 延長三四両以上入れているはないという判断だ。

規程を何通りに  
も解釈?

組 さらに、成田を出た列車に退行を指示し、また取り止めたことは、やってはいけないことを二重三重に行なったということであり、指令の判断だけではできないことだ。規程を守るべきところが、幾重も間違った判断をしたことが最も問題だ。しかも、「有効長」「実有効長」と書いてあるが、これでは規程が何通りにも解釈できるということになってしまふ。

会 今回の問題は、事故として重大な認識を持つていることには間違いない。規程の把握や正確な解釈を行なうよう、必要な教育を今後も行なうていきたい。

指揮命令系統が  
全くバラバラ

組 降雪に伴う輸送混乱の時には、三時間も四時間もおくれ

いたが、列車があるから運転士もついていなければならなくなってしまう。ダイヤどおりに回さなければという感じ

で夜中の二時に千倉回しを行い、初電前に館山に到着し、六時頃の列車を千葉に持つていくなど、ほとんど寝ないで乗務させられている。会 運転士には大変負担をかけたかと思う。列車も止り車も混んでいて手配ができなかった。

組 千葉以东の場合は、雪もほとんど降らず、東京などが輸送混乱の中心だったのでないか。その影響がなぜ千葉以东まで行くのか。

会 乗客の帰りのため、接続をとる関係で遅れた。接続の遅れ位だろうと考えていたため判断できなかった。

組 今回の問題もそうだが、結局、指揮命令系統が全くなくなっているということだ。全く予測できない事態については直ぐパニックになってしまふ。

会 今後も早めの対策をとるよううにしていきたい。

この他にも、ユニット間のつなぎ箱への水の侵入や二五五系列車のBSヒューズ溶断など、考えられない故障が発生していることなども指摘し、やみくもな合理化一人減らしにより、列車をきちんと動かし、車両や電気、施設などを保守・点検する体制が崩れていることなどを追及し、中央線や千葉支社管内での事故発生問題などについては別途交渉を行なうこととした。さらに運転保安確立に向け、全力で闘いぬこう。