



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・2939 番
(公) 043 (222) 7207 番

98.7.13 No. 4817

相次ぐ車両・保安装置・架線故障 抜本的な安全対策を要求

連日の輸送混乱に関し 千葉支社交渉 (7/6)

昨年一〇月の大月事故以降、とくに中央線を中心にして春先に輸送混乱が頻発したことに ついては、三月ダイヤ改時に団交 を行い運転保安を確立する立場 から原因の究明と対策を講ずる ように千葉支社に要求してきた。 しかし、原因不明の車両故障や 保安装置故障、送電故障、指令 員の確認ミスによる起電停止事 故など、輸送混乱は減少するこ ところかますます頻発するという 状況にある。

こうしたことから動労千葉は、「輸送混乱に関する申し入れ」 (その二) を発出し、七月六日、

千葉支社において団体交渉を行 い、国鉄時代には到底考えられ なかつた事故、故障等について 抜本的な安全対策を講ずること などを追及した。 団交の概要については、以下 のとおり。

JRの感覚と現実では大きな差
組合 三月のダイヤ改時にも輸送 混乱に関する交渉を行なつてき たが、今だに事故や故障は減少 していない状況は、会社が何ら 効果的な対策を講じていないと しか言いようがない。六月二二

首都圏列車ダイヤ混乱多発

JRに口頭注意

運輸省

10.-6.23日経

運輸省関東運輸局は二 二日、今月に入って電 線などから山手線など 圏のJR線でダイヤの混 雑が多発している事態を受 け、JR東日本に対して口 頭注意した。同社への口頭 注意は、一月八日の大雪に よるダイヤの混乱、同十二 日、雪による中央線特急 の長時間停車に 伴って、三三 地上設備のより一層、三三 点検に努め、全社を挙げて 再発防止に万全を期した い」としてゐる。

車両故障二件
老朽化が原因
JR線では、今 号故障によるトラブルを削 減するため、五月にプロシ ンク車(8両編成)のブレーキ とブレーキをかけた後、停止 してしまふ故障が認められ たため、同型で運転を中止 させた。同線は上下計3本 が運休、8本が遅れ9000 人に影響が出た。(JR東日本千葉支社)

70本が運休
三鷹-西船橋
二鷹-三鷹間の電線に異常が生じたため、70本が運休した。影響が出た。 (JR東日本千葉支社)

中央線(朝のラッシュ) 通過 遅れ 31日午後6時(三鷹) 外房線(我野駅付近) 千葉 発安房鴨川行下り普通電 車(8両編成)のブレーキ とブレーキをかけた後、停止 してしまふ故障が認められ たため、同型で運転を中止 させた。同線は上下計3本 が運休、8本が遅れ9000 人に影響が出た。(JR東日本千葉支社)

日には運輸省から三度目の口頭 注意が行なわれているという状 況ではないか。こうした事態を 会社としてどのように考えてい るのか。

会社 安全基本計画にそつて対 策を講じている。事故件数に関 しては、JR発足以降、年々減 少している。スポットを捉えれ ば事故件数が多くなることもあ ると思うが、件数としては減つ ている。

組 乗客も含めて誰一人として 事故が減っているとは思って いない。色々な人に話を聞いても 「JRはどうなっているか」と 逆に聞かれるくらいだ。JRの 感覚と現実では差がありすぎる ということだ。

外的要因は入ら ない?

組 会社が言う鉄道運転事故の 基準はどうなっているのか。

会 鉄道運転事故に関しては、 ①遅延が発生した場合、②三〇 分以上の遅延が発生した場合、 ③乗客に死傷が出た場合、にな る。この場合、車両故障や運転 事故、指令員の指令ミスなどの 外的要因は部内原因となり、鉄 道運転事故にはならない。

組 遅延や三〇分以上の遅延の 原因はどうなっているのか。

会 踏切事故がほとんどだ。列 車の脱線もこれに含まれる。

運転阻害事故件数についても、 分割・民営化直後から比較する と二・二倍になってきていることも 問題だ。しかも、今は、一旦輸 送混乱が発生すると一日中元に 戻らないという状況ではないか。 会 復旧については、ATOS 導入直後ということもあつて手 間取つたこともあるが、インタ ーフェイスも含めて様々な対策 を講じている。

組 車両故障については、列車固 有の問題として発生するケース がある。

組 そんな問題ではない。列車 固有の事故と言えはすべてが固 有の問題になってしまふ。故障 や事故というのは、色々なこと が積み重なって起きるのだ。検 査体制の合理化により発生する こともある。検査体制について は、合理化して検査を省くより も検査対象箇所が逆に増えるの ではないか。

この間、「原因不明」の事故 発生が多すぎるが、原因不明で は列車を運転している運転士と しても対処のしようがない。 会 原因究明が事故等に対する 効果的な対策だと考えている。

(ウラハフづく)

日刊No.4816の「団結地 引綱は7月21日ではなく 7月20日に訂正します。