



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

98.12.11 No.4891

歴然とした輸送混乱時の問題点

当事者能力を欠くJR貨物、列車運行能力喪失のJR東日本

12月7日、9月の台風に伴う輸送混乱時に発生した運転保安上の諸問題について、JR貨物関東支社との二回目の団体交渉が行われた。この交渉は、11月の第一回交渉において発生した事実についての確認すら正確でなく、会社としての基本的な認識や具体的対策が何ひとつ明らかにされなかったため、再回答を求めて行われたものである。

運行能力崩壊・無責任体制！

このときの輸送混乱で発生した事態は、申し入れ事項を見れば明らかかとおり、当事者能力を欠くJR貨物と、列車運行等の指令にあたるJR東日本双方の無責任極まりない対応、列車の運行や指令に関する技術力の崩壊状態が増幅し合って起きたものである。幸いにして今回は、重大な事故には至らなかったが、特に、申し入れの第一項などは、場合によっては、どのような状態のなかに貨物列車が突っ込み、重大事故を起こしてもおかしくない深刻さをもつものだ。

しかしこの日のJR貨物の回答も、「東日本千葉支社に要請し、次のような対策をとるとの回答を得た」という、他人任せのレベルでしかなく、事態の深刻さについての危機感とは、ほとんど感じられないものであった。また逆に、回答として示された「対策」は、JR東日本の列車運行能力・指令能力がいかに初歩的なレベルで崩壊してしまっているのかをまざまざと語るものである。

貨物会社への東日本の「回答」

以下、回答欄は全て貨物会社の要請に対し、JR東日本千葉支社が対策として実施することを約束した項目である。

申入事項

● 9月16日深夜、5986列車が千葉駅0番線、5983列車が同6番線に、同駅通過予定で入線したところき電停止されていたことは、運転保安上重大なことと考えるが、会社の考え方を明らかにすること。

回答

- 最終電車・貨物列車の確認漏れがないようダイヤに赤書きをする。とともに、き電停止の時間に「貨物列車は？」と赤書きし注意を喚起する。
- 輸送指令員マニュアルを作成し取扱を徹底する。
- 異常時には、各指令員の他に、輸送過員一名ずつ配置し指示・連絡を行うこととする。
- き電停止の承認については、関係指令台を全て確認してから承認する。
- き電停止の承認については、関係指令台を全て確認してから承認する。
- 状況によっては、き電停止工事の中止指令を発する。
- ダイヤや混乱時は、仮スジを記入しておき遅延を確認する。

抑留後のブレーキの取り扱い

申入事項

● 異常時におけるき電停止及び列車遅延による列車留置後のブレーキ試験について、考え方を明らかにすること。

回答

(1) ブレーキ試験については、規程等に定めはないが列車留置後、運転再開時には従来からブレーキ試験を実施している。

- 列車抑止・留置後、運転再開時の際に、ブレーキ試験の確認をするよう輸送指令から関係箇所へ指示するよう要請し、輸送指令が指示するよう指導していくと回答を得た。
- フィッチングゲージの無配置箇所では、貫通確認として弛め弁引棒で確認する。

貨物列車の長時間抑止問題

申入事項

● 9月16日、第1099列車見が佐倉駅定着後同駅に15時間抑止される事態が発生した。貨物列車と旅客列車の優先順位を明らかにするとともに、具体的な対策を明らかにすること。

回答

- 現行、成田エクスプレスについては、国際線とのネットもあり運休を避けてきたが、状況に応じて運休の手配を行う。
- 異常時には、各指令台に指令員の他に、輸送課員一名ずつ配置し指示・連絡を行うこととする。
- ダイヤや混乱時は、仮スジを記入しておき遅延を確認する。

※ 成田エクスプレスを通すために特急列車すら抑止している現状のなかで、貨物列車のためにNEXを運休にすることなどあり得るのか全く疑問だ。貨物列車は、全く忘れ去られているのが現状である。