



# 動労千葉

国鉄千葉動力車労働組合

〒260-0017 千葉市中央区要町2番8号 (DC会館)  
電話 (鉄電) 千葉2935・2939番  
(公) 043(222)7207番  
FAX 043(224)7197番

2000.11.9 No.5222

## 「輸送混乱」について交渉

### ① 千葉支社交渉 - 一 運転保安闘争の強化確立へ -

一〇月二日、東海道線・横浜鶴見間で発生した車両故障に伴い、総武・横須賀快速線に影響が波及し、千葉支社管内においても四〇本の運休 (NEX東京・空港間二往復含む) と最大七八分の遅れが生じるというような大幅な輸送混乱となった。この輸送混乱については、九月三〇日から快速線にATOSが導入されてから初めての大规模な輸送混乱となったことから、ATOSによる列車整理の実態や指令指示の問題等について申し入れを行い、十一月二日に千葉支社と団体交渉をおこなった。

#### 二三分の遅れが七八分に拡大

一〇月二日の輸送混乱の経過は以下のとおりである (千葉支社回答による)。

- 7時50分頃 東海道線・横浜鶴見間で746Mのパイロット消灯
- 8時00分頃 東海線での分離運転の指示
- 8時13分 746M運転再開 (21分遅れ)
- 8時25分 分離運転開始
- 8時27分 \*東京駅において番線が幅狭状況となる
- 9時27分 錦糸町駅で機外停車が発生
- 10時20分頃 50分頃 列車が動きだす
- 10時50分頃 NEX、特急も含め錦糸町機外停車が発生
- 12時56分 \*この頃、最大七八分の遅れとなる

\*最終的に輸送混乱が回復したのは、15時頃

以上のとおり、朝のラッシュ時間帯に発生した車両故障により、結局一五時頃まで輸送混乱が続くなど、これまでと何ら変わらない状況となっている。

ATOSを導入するにあたって行なわれた訓練で配布された資料には「このシステムは特にダイヤが乱れた際に威力を発揮する」「指令員がダイヤ回復計画を入力すると自動的に各駅の進路構成に反映される」「列車ダイヤ混乱時のダイヤ回復を短時間でこなえます」と、あたかも輸送混乱が起ったとしてもATOSが運転整理全てをやっているような印象を与えているが、実際には指令員によるデータの入力が必要ならば何も行なえないということなのだ。

#### パターンが合わなかつた?

前記の経過でも分かるように、7時50分の車両故障発生直後からATOSによる運転整理を行なうためにデータの入力を開始しているにもかかわらず、三時間後の10時50分に最大の遅れが発生していることから、列車整理等がどのように行なわれたのかも含めて千葉支社に説明を求めた。

千葉支社は、7時〜8時30分頃間に混乱等が発生して東京駅で分離運転を行なう場合、四パターン程度ある内のいずれかをATOSのコンピュータに入力するが、今回入力したパターンが合わなかつたこと、横須賀線と総武線の東京駅分離運転を行なつた際、折り返しの場合で双方の指令の連絡が充分取れなかつたこと、ATOS導入後初めての輸送混乱であり、訓練とは違い実際の場面での不慣れな面があつたこと等により、輸送混乱が拡大したことなどを明らかにしてきた。

しかし、こうした輸送混乱は、これまでも数多く発生していることであり、これまでの経験からこの時間には何本の列車が走っているのかは分かっているはずだ。それにもかかわらず全く経験が生かされていないということ自体、重大な問題だと言わなければならない。

千葉支社もこの点については、ATOSの特性 (運転整理の計画入力・伝達) のため、必ず全てのパターンにあてはまるわけではないこと、パターンから外れた部分について追いつかない場面もあることなどを明らかにした。

今後、会社としては、入力するパターンについて、その内容の見直しも含めて検討することなど、当面の対策を行なうとの回答を行なってきた。

動労千葉は、このATOSの問題については、結局、指令の資質の問題であり、これまで動労千葉が要求してきたように指令員の教育の充実等を求めている。

#### ATSPのカバーがなくて急停車

一〇月六日、東金線・成東線求名間において、622Mが走行中、突然ATSPがはたらい急停車するという自体が発生した。

これは、佐倉〜成東間のATSP化の工事を行なつた際、地上子の上にATSPの信号が車上子に上らないようにカバーを取り付けることを行なわなかつたために、列車がATSPの信号を拾つてしまい急停車したのが原因だ。

また、ATSP化の工事では、カバーを取り付ける工事以外に、工事区間の始点と終点の地上子に「ATSPの信号を捨てる」という信号を出させていることがある。この場合、始点を過ぎて車両故障等でリセットを行なつた場合、ハンドルを抜き取るために一旦ATSPが切れてしまい、「信号を捨てる」という信号そのものがなくなってしまうため、再び発車した場合ATSPを拾つてしまいがちだが、急停車する場合があることなどが明らかとなった。

しかし、こうした内容については、全く運転各区分には知らされていなかったことから、今後、訓練等において内容の周知を行なうことを確認してきた。

#### 支社交渉報告ロツづく