



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

2000.11.27 No. 5230

A T O S 問題で団体交渉

訓練内容はバラバラで、運転保安上重大問題

九月三〇日以降、総武快速線に「A T O S」(東京圏輸送管理システム)が導入されている。すでに総武緩行線には導入されているが、これまでシステムそのものがダウンするなど、重大な輸送混乱が続出した。今回、総武快速線への導入にあたって、当初組合側に提案のあった内容と違うことが訓練の中で行なわれたり、また各運転区等での訓練内容についても東京指令の管轄の問題や千葉駅における着線変更の取り扱いについても全くことなる内容で訓練が行なわれるなど、運転保安上重大な問題が山積している。

動労千葉は、A T O S 導入に伴う諸問題について申し入れを行い、十一月二〇日の千葉支社との団体交渉において問題点を追及してきた。

提案と違う内容が訓練で行なわれる

A T O S 導入に伴う組合側の提案内容では、着線変更が発生した場合には指令から運転士に通告があり、車掌に対しては運転士から「努めて連絡する」となっていた。しかし、九月に行なわれた訓練の中では「必ず車掌に連絡する」となっていたのだ。「必ず」となった場合、車掌への連絡が義務となり、仮に連絡を怠った場合、運転士の責任が追及されることになる。

これについて千葉支社は「各区でアレンジして訓練するところになったが、本来の意味は、強制ではない。提案内容と同じで

ある」との回答が行なわれ、確認した。

また、A T O S の指令の管轄の問題については、本来の内容と違うことが訓練で行なわれていたのだ。例えば、本来 A T O S の指令については、東京指令が東京と千葉間を管轄するが、訓練の中では「幕張と千葉間は従来どおり千葉指令の管轄となる」として、全く違う趣旨の説明を行なっていたのだ。これについては、導入後指令とのやりとりをすれば直ぐに分かるものだが、訓練において指令の管轄について違う内容を教えるなど、これまで聞いたこともないもの

また、千葉駅における無通告着発線変更についても、各区により訓練内容が異なり、「無通告着発線変更だから、開いていればそのまま入れればいい」というところもあれば、「一旦停止して確認してから入る」というところもあるなど始末だ。

各区でのこうした訓練内容のバラツキについて千葉支社は、「指導会議等で A T O S について統一した内容で周知したが、受けとめ方が色々あったようだ」として、あらためて指摘された問題については周知し直すことを明らかにしてきた。

また、千葉駅における無通告着発線変更の問題については、従来どおり、「一旦停止して千葉駅からの通告を受けることを基本とする」との取り扱いを行なうことを確認した。しかし、このように各運転区等で訓練内容が全くバラバラに

行なわれ、取り扱い方法についても間違った方法が指導されているというところは、単に各区の指導等の受けとめ方が違うというレベルの問題ではない。会社側の責任において統一した内容をキチンと指導し、訓練を行なわせるということがなければ、今後も同様の事態が発生しかねない問題だ。

運転士と車掌が停車駅を決める?

一方、A T O S 導入に伴って輸送混乱時等における「回送扱い」については、停車の通告を受けた駅、乗務員交替駅、行路表の回避駅以外は「終着駅まで通過を基本とする」との取り扱いを行なうとしている。この根拠については千葉支社は「輸送混乱の早期ダイヤ回復」ということを挙げるだけで、規程上の根拠を全く明らかにしようとしな

い対応に終始した。また、乗務員交替駅の停車については、「運転士と車掌で打ち合せ、指令への連絡は必要ない」としている点についても、本来運行を管理する指令が指示しなければならぬ問題を、運転士と車掌に一方的に任せてしまうという点では重大な問題だ。この点について動労千葉は、指令の指示に基づいて停車駅を指定するよう求めたが、対立のままとなっ

異常時の「待機」は労働時間!

異常時等においては、千葉駅統合詰所、東京電車区詰所、津田沼駅二〇〇予備詰所で「待機」するとの内容になっている。この場合、「待機」するとなっていないことから、当然労働時間として取り扱うことになると考えられるが、この点について千葉支社に質したところ、「異常時」についての明確な基準は明らかにしなかったが、異常時等における「待機」について労働時間として取り扱うこととしており、乗務員の不利になるような取り扱いが行なわれないことを確認してきた。

この他に、異常時等における東京駅での行路変更の運転士への通告は各乗務員区からの通告が基本になること、A T O S 導入に伴う千葉駅以東からの着発線の把握については、従来どおり各 C T C 指令が行なうこと、両国駅折り返しの場合の二一七形の「A T C 開放」については、錦糸町駅到着後に東京指令に連絡して開放の指示を受け、その後、両国において復位し、新運転台の再び開放、錦糸町駅において復位の各指示を受けること等を明らかにしてきた。

動労千葉は、A T O S の訓練の問題で各区において混乱したことを踏まえ、改めての教育等を最後に要求し、交渉を終了した。(千葉支社の回答は、裏面を参照のこと。)

平成12年11月20日
千葉支社

1 ATOSで行なう列車のダイヤ管理、運転整理、自動進路制御、旅客案内、運転状況提供、保守作業管理等について、その機能を示す資料・データ等を添えて具体的に明らかにすること。

ATOSについては、東京圏における輸送管理近代化を目的として導入している総合的情報システムで、安定輸送の確保、安全性及び旅客サービスの向上を図るものである。

また、機能としては次の6つの機能がある。

- ① 列車ダイヤ管理…輸送総合システムと直結した実施ダイヤデータ管理
- ② 運転整理…ディスプレイに表示された列車スジを直接操作
- ③ 自動進路制御…ダイヤデータを制御データとして、列車群を全自動進路制御
- ④ 旅客案内…ダイヤ乱れ時にもリアルタイムできめ細かな自動案内
- ⑤ 運転情報提供…指令、駅、運転区所、保守区等に運行状況を提供
- ⑥ 保守作業管理…ハンディ端末による線路閉鎖、保守用車使用等の手続き

2 ATOSの導入に伴う訓練内容について、組合に提案した内容と一部異なる内容で訓練が行なわれているが、これは労使間の信義に反する重大な問題であることから、千葉支社の見解を明らかにすること。

3 各運転区等で行なわれたATOSの訓練について、各区で異なる内容により訓練が行なわれるという重大な事態が発生しているが、これは運転保安上到底認められないことであり、会社の指導責任が問われるものと考えているが、千葉支社の見解及び今後の対策等を明らかにすること。

ATOSの導入に伴う必要な訓練については、実施したところである。

4 ATOSに関する下記の点について明らかにすること。

(1) ATOSの指令管轄については、東京～幕張間は東京総合指令、幕張～千葉間は千葉指令の管轄となっているが、幕張～千葉間も含めて東京総合指令の管轄に統一することで混乱も少なくなると考えるが、千葉支社の考え方を明らかにすること。

ATOSの制御区間については東京～幕張間であるが、運行管理については東京～千葉間を東京総合指令が行っているところである。

(2) ATOSの運転整理により「抑止」等が表示された場合、特急及び臨時列車で客扱いを行なっている「M電」の扱いについて、千葉支社の考え方を明らかにすること。

出発時期表示機により「抑止」等を使用するものは、総武快速線のE電のみである。また、特急列車等のM電が「抑止」となる場合は、東京総合指令等から指示することとなる。

1

④ 千葉駅東部電留線から千葉駅ホームへ出区する時点で、据え付け番線の変更が発生した場合の取り扱いを明らかにすること。

据え付け番線を変更する場合は、従来どおり千葉支社輸送指令等からの通告により指示することとなる。

⑤ 上り列車で車両故障等が発生した場合の連絡及び指令指示のあり方について、明らかにすること。

列車に車両故障等が発生した場合は、後続列車の駅中間停車を防止するため、指令の指示により抑止等の手配をすることとなる。

⑥ 変行路で延長運転を指示された場合、延長部分の時刻表の取り扱いについて明らかにすること。

- * 担当列車が臨時入区、臨回電、幕張入区の場合(上り)
- * 幕張出区回送列車で、そのまま担当列車となる場合(下り)

延長運転部分の時刻表については、指令または駅等からの通告となる。

⑦ 着発線変更が発生した場合、引継ぎ乗務員への変更内容等の通告のあり方について明らかにすること。

着発線変更時に引継ぎを受ける乗務員は、当直等から変更となる着発線の連絡をうけることになる。

(8) 新宿方面行き列車の乗務員無線の整備方で、「お茶の水駅切換え」「錦糸町駅切換え」という異なる内容の資料が配布されて訓練が行なわれ、しかも、未だに乗務員無線の整備に関して統一した内容が出されていないなど、運転保安上重大な問題が発生していることについて、千葉支社の考え方を明らかにすること。

総武快速線から新宿方面に直通となる列車については、お茶の水駅停車時に無線のチャンネルを切替えることで指導しているところである。

(9) 「異常時等」という場合、何をもち「異常時等」というのか、その基準等について具体的に明らかにすること。

(10) 異常時等においては千葉駅等の各踏切で「待機」となっているが、この「待機」となる部分の労働時間等の取り扱いについて、千葉支社の見解を明らかにすること。また、「待機」となる場合においては、会社が明確に指示すること。

災害時等において急遽行路の一部を変更する場合は、就業規則等に則り取り扱っているところである。また、輸送混乱状況を把握したなかで、必要な待機の指示を行っているところである。

3

(3) 両国駅折り返しの場合、「ATCを開放」となっていることについて、保安装置の開放と指令指示の関係について明らかにすること。

両国駅折り返しの通告を受けた運転士は錦糸町駅到着後、東京総合指令に連絡しATC開放の指示を受ける。東京総合指令は、運転士が両国駅到着後、ATCを復位して新運転台において再度ATCを開放し、錦糸町駅到着後にATCを復位とする指示をすることとなる。

(4) 停止位置を修正した場合、「指令に連絡する」となっているが、指令への連絡について、その位置付けについて考え方を明らかにすること。

ATOS区間で出発相当の開そく信号機を越える停止位置不良が発生した場合は、指令に連絡をすることとなる。

(5) 快速列車の回送扱いについては、ATOS導入に伴い、停車の通告を受けた駅、乗務員交代駅、行路表の特選駅以外は「終着駅まで通過を基本とする」として、これまでの各停車駅での停車を行なわないこととしているが、この取り扱いを行なうにあたっての根拠を明らかにすること。

(6) 回送扱いとなった場合の乗務員交代駅等の停車について、「運転士と車掌とで打合せ、指令への連絡は必要ない」としていることについて、責任の所在を明らかにするために指令の指示に基づき停車駅を指定することが望ましいと考えるが、千葉支社の考え方を明らかにすること。

回送扱いについては、輸送混乱の早期ダイヤ回復の観点から、停車駅を最小限とするものであり、予め指定された駅以外での停車は必要が無いものと考えている。しかし、運転士、車掌等の乗務員交代駅及び指令より停車の通告を受けた駅は停車することとなる。

(7) 千葉駅における着発線変更について、下記の点について明らかにすること。

① 千葉駅で行なう「連絡」について、その位置付けを明らかにすること。

千葉駅で無通告着発線変更を行う場合、場内信号機の外方に一旦停止したことを乗務員と千葉駅間で確認するための連絡である。

② 千葉駅において着発線変更が発生した場合、千葉以東からの上り列車の着発線の把握等が重要な課題になると考えるが、各列車の千葉駅での着発線の把握等について、どのような方法で行なおうとしているのか、その内容等について具体的に明らかにすること。

③ 下り列車の場合、千葉駅着発線変更時、第1場内信号機で停止後の取り扱いを具体的に明らかにすること。

千葉駅の着発線については、千葉支社輸送指令で管理しているところである。

なお、快速線下り列車が一定時間第1場内外信号機で停止した場合は、指令等に連絡し指示を受けることとなる。

2

(11) 異常時等における東京駅でのA・B行路変更時の運転士への通告についてどのように行なうのか、具体的に明らかにすること。

折り返し変更等については駅通告、乗務員行路の変更については乗務員区所からの通告を基本としているが、急遽の場合については、指令から通告をすることとなる。

5 次の点について、改善をはかること。

(1) 千葉駅において、千葉以東の全ての列車については、CTC指令の担当とすること。

千葉以東の列車については、従来どおり千葉支社輸送指令が運行を管理しているところである。

(2) 着発線変更が発生した場合には、指令等から運転士に指示すると同時に、車掌への指示も行なうこと。

無通告着発線変更の通告については、基本的には指令から運転士・車掌へ指示することになる。

なお、無通告着発線変更については、運転士から車掌に可能な限り連絡をすることとなる。

4