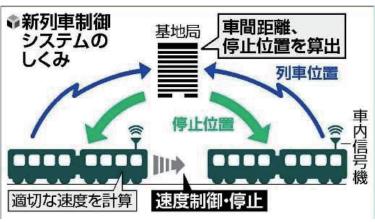
部門出

第233号

〔発行日〕 2015年11月18日 行〕動労千葉を支援する会 千葉市中央区要町2-8DC会館 http://www.geocities.jp/kanemasa1616/

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

閉塞方式なげ捨て無線で列車制御



きる限 出して後続列 間 隔から進 後続列書 第 位 置を算 軍に

閕 塞 1 刻 車 の原則を破 壊

1

J

とは、 で鉄道の安全を確保してきました。 重し R か入れないというものです。 として設定し、 信号機から次の信号機までの間を では従来、 「閉塞方式」 つの閉塞区 と呼ばれる方式 「閉塞方式 間に 閉 つ

間

よる列車制 とはありません。 同士が衝突するこ れている限り列 この基準が守ら A それに対 CSは 無線に して A 御 シ

テムです。 各列車が無線 先行列 た位置を 軍と 把

> というものです。 た情報を基 に 自 動 でブレ 1 キ制 御を行う

た仙石線の復旧により、東日本

東

本大震災で

部

に

な

つ

7

S

(無線式列車

一制御シ

を、 てい 不通

2 た A

17

Τ

Α

C ()

に伴って運用し

から埼京線に導入し、

順次、 ステム)

首都圏

0)

各路線に

大しようとしています。

えるものです。 準を廃止すれば、 入れる首都圏 故に直結することになります。 安全は深刻な危機に陥ります。 これは鉄道の安全を守る仕 かも、 ,越しや踏切など複雑で、 列車の本数が桁外れに多く、 閉塞区間という絶対的な停止基 わずかなトラブルやミスが ATACSを導入すれば鉄 路線が相 組みを根本的に 互. 列 に 乗 車 り 変 0)

過密ダイヤと乗務員の労働 強化

必要があります。 決まるので、 ることになります。 閉塞方式では 間 隔を詰めるには信号を増設する 列 それがか 軍間隔は信号の 自 由 に 間 位 隔を詰めら 置 によっ れ 7

動列車停止装置)、 車の位置を検知するため 力も不必要になります。 上設備もなくなり、 務員の労働強化につながることも明白です。 さらに閉塞方式をやめれば、 過密ダイヤが容易にできるようになれば、 ケーブル類などの複雑な それを維持 の軌道 ・保守する労 地上信号機や 回 A T S 自 地 列 乗

務員 閉塞方式を投げ捨てるつもりなの コスト・ JRは、信号保安の劇的なコストダウン 0 労働強化 人員削減 は認められません。 0) ために安全を破壊 です。 を 乗 狙