



日刊 動力労働千葉

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

97.4.4 No.4575

連日のような輸送混乱 運転保安は危険信号

抜本的対策を!

1 表記のような、保安装置・車両故障等に伴う輸送混乱の多発や復旧・列車整理等事後対策能力の崩壊状況について、千葉支社としてどのような認識をもっているのか、考え方を明らかにされたい。

輸送混乱が発生した場合は、指令、駅、乗務員区及び保守区等が一致協力し、早期復旧に向け最善の努力をしているところである。

なお、支社と関係現場等との勉強会を計画的に開催し、問題点のトレースや対応策の検討を行うなど、輸送混乱時の適切な対応に努めているところである。

2 この1年間の保安装置・車両故障等の発生及び列車運行に与えた影響について、その実態・原因・発生後の対策を(管外での発生についても、管内の列車運行に影響のあったものはそれを含めて)具体的に明らかにされたい。

平成8年4月から平成9年2月末までの保安装置故障件数33件、車両故障66件である。

なお、列車運行に大きな影響を与えた主なもの及びその対策については、別紙のとおりである。

3 上記故障関係以外も含め、列車の運行に影響を及ぼした事故について、この1年間の発生件数を事故種別毎に明らかにされたい。

平成8年4月から平成9年2月末までの列車運行に影響を与えた主なものは、保安装置故障及び車両故障の他、踏切障害事故(9件)、鉄道人身障害事故(11件)、運転支障(181件)、列車妨害(195件)、踏切支障(310件)、災害支障(62件)等である。

なお、発生件数で減少傾向にあるものは、保安装置故障、車両災害、保安装置災害等であり、逆に増加傾向にあるものは、運転支障、列車妨害、踏切支障等である。

この間JRでは、車両故障・保安装置故障・送電故障等による輸送混乱が連日のように発生している。列車がダイヤどおりに走る日はほとんど無いと言ってもいい状態だ。
しかも、事故発生後も復旧や列車整理がまともにできず、輸送混乱が雪ダルマのように拡大するような事態が相次いでいる。何かひとつ事が起きれば、列車整理ができず、終日ダイヤはガ

タガタという状況が常態化しているのだ。
これは、運転保安上の重大な危険信号である。われわれは、過度の人減らしによる検査の手抜きや技術断層の深刻化・異常時対応能力の崩壊、異常な労務政策等を背景とした基本的な技術力や業務遂行能力の解体、無理なスピードアップによって車両や保安装置が機能の限界を超えようとしていること、等々が

重なりあって、安全が決定的な危機にたつてしていると判断せざるを得ない。

地に堕ちたJR

動力千葉は、こうした状況にふまえて、千葉支社に「輸送混乱の多発及び運転保安に関する申し入れ」を行なった。

しかし回答は、別掲のとおり全くひどいものだ。この間の事態について千葉支社の認識を質しても、「勉強会」を開催するとしか回答は返ってこないのだ。よく恥ずかしくもなくこのような回答ができるものだ。「リーディングカンパニー」を自称する会社が、「勉強会をする」としか答えられないのである。結局、JR総連・革マルとの十年間の結託体制のなかで、国鉄百年の誇りも技術力も崩れ落ちたということだ。

「会社としても危機的な認識」

「会社は『勉強会をする』という程度にしか現状を受けとめていないのか」との追及に対し「はさすがに現状を否定することはできず、「会社としても危機的な認識をもっている。世論的にもそういう(列車がまともに動かないという)指摘をされており、重大に受けとめている。事故後の復旧についても遅いということについて、重大な決意をもって臨まなければいけない

と考えている」と回答するものの、組織をあげて対応するという構えは全くない。

しかし、起きていることは深刻である。この間何十本もの運休をだした重大な故障を見ても団交の席で明らかにされたその理由は、例えば保安装置関係では、「信号器具箱交換の際、配線を混触させた」「分岐器部分交換の際、組立不良」「不要分岐器撤去工事の際、必要配線を撤去してしまった」等、基本的な技術力が解体してしまっているとしか考えられない内容である。また、車両故障についても、「MM軸受部固着」とか、工場から出たばかりの車両に潤滑油が入っていないといったためにギアボックスに焼きついてしまった件等、国鉄時代には考えられなかった内容のものが多い。さらに、事故後の列車整理や混乱時の運転士に対する指示のデータラメさは、まさに目にあまるものがある。「列車整理」と言うよりも、混乱をさらに拡大させているのだ。

JRの安全は明らかに危機にたつている。基本的な業務の遂行能力も、管理能力もすべてが地に堕ちてしまっていると言っても過言ではない。国鉄分割・民営化以降十年のツケが深刻な事態を生みだしているのである。

