日刊 動労千葉

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

98.2.5 No4731

千葉支社申6号交渉報告（1月29日）

運転保安問題で追及

一月二九日、一〇時から、動労千葉申第六号に関する団体交渉が行なわれ、久留里線での集中一括保守工事後に発生した気動車の空転対策の問題、昨年一二月の外房線・平川踏切での事故復旧にあたっての問題、特殊発光信号機裏面からの発光の問題等について千葉支社を追及した。交渉の要旨は以下のとおり。

集中一括保守工事後の空転発生は、会社が対策を怠ったためだ

会社 回答書を読み上げ。

組合 前回（九四年一〇月）にも「集中一括保守工事」を行なっており、その時にも運輸省から指摘され、会社としも「重大視している」と回答していたが、実際には認識不足だったのではないか。もっと抜本的なことを考えるべきだ。

会 「集中一括保守工事」によりレールを交換した場所は、一一月一九日に二九㎞八七八～三〇㎞八八一、二〇日に三〇㎞八八一～三一㎞九五一間を行なった。空転については、二〇日に三〇㎞八〇〇付近と三一㎞付近で申告があったが、この時は小雨が降っていた。二一日は雨で空転の申告があったが、二二日には報告が上がっていない。レール交換による空転の発生が全くないとは言わないが、レール交換と空転の因果関係は薄いと思っている。

組 二回連続して起きてはならないことが起きている。これでは運転士としてはたまったものではない。きちんとした対策を取るべきだと言っているのだ。

会 雨の降りだしは滑りやすいこともある。

組 電車は一両四軸だが気動車は一両一軸で引っ張るので全然違う。しかも、レールと車輪は一本の線でしか接していない。また、亀山の付近では、バラストの中に砂が沢山入っていて、マルタイが突いた後で砂がレール面に付いていることがある。二九㎞～三〇㎞間は泥だか砂だかわからない状態だ。

会 マルタイで突いてスイーパーでゴミを取るが、若干残ることもある。

組 対策員の配置はどうなっていたのか。空転防止の砂がどこにあるのか対策員も知らないという話だった。亀山方向だと、三軸目が動軸なので、先頭に砂をまいても効果がないし、三軸目に入れることもできない。

会 空転が出た場合砂をまくよう指示はしたが、三軸目では危ないしそこまで指示していない。

組 問題は、きちんとした対策を検討していないことが問題なのだ。保線、運転それぞれが何も検討していないし、表面づらしか考えていない。砂箱の場所も知らず、ただ人を配置しただけではないか。二回も空転が起こったことについて究明しようという姿勢がないということが一番の問題だ。

会 今後も「一括集中保守工事」があった場合は、対策員などを配置し、万全の対策をとるようにしたい。久留里線のレール交換については、すでに七〇％が終わっているので、残る部分については今後三年間でやっていきたい。

ミスが重なって輸送混乱が拡大

組 一二月一日に外房線・平川踏切でトレーラーが脱輪した時に、駅では千葉～誉田の折り返し運転を行なう旨の放送をしていたが、結局行なわれず大きな混乱になったが。

会 当日は、一六時三三分に脱輪、一六時五五分に千葉―誉田折り返しを決めたが、現場の状況で復旧に時間がかかることから起電停止して復旧ふることにした。そのため平川踏切手前で停まった二八三M列車を一八時二七分に誉田駅に収容したが、満線になったため折り返しができなくなり蘇我からのバス代行にした。この時に連絡が遅れてしまったのは事実だ。

当初は起電停止をしなくても撤去できると思って誉田折り返しを計画したが、できないと判断して起電停止することになった。

組 結局、会社のミスが重なって、駅での折り返し運転の放送や千葉駅を発車させてしまったということではないか。

会 クレーン車が行けば脱輪を直すだけで時間もかからないと思っていたが、コンテナを積んでいたので吊り上げ、それで時間がかかってしまった。しかも、踏切の幅も狭く、予測できない脱輪だった。

組 異常時における事故復旧の問題、列車の運用、乗客の誘導など、結局何も対策ができていなかったということだ。

会 今回については、現地対策と支社内での連絡ミスが重なり、乗客、社員に迷惑をかけたことについてはお詫びする。

「特発」裏面の発光は運転規則上問題

組 「特殊発光信号機」について、運転規則からして裏面から信号が見えることが問題だということを言いたい。「特発」は絶対信号機であり、「明滅する赤色灯」と決められているということもあり、裏から見えることも自体問題ではないのか。

会 「特発」の機能検査の時、単線の場合、上下両方の機能を確認するために裏側に発光ダイオードを取り付けてある。

組 今後、対策方法や「特発」を改善することもできると思うが。それまでは人を配置したり光を赤ではなく他の色にするとか、裏面にフタを付けたりできるのではないか。

会 他の色では発光電圧も違い認識する距離も違ってくるので改善はむずかしい。

組 運転取り扱い上、信号の大きさに関係なく「明滅する赤色灯」と書いてあり、運転士はこれに従わざるを得なくなってしまう。具体的な場所については支社でも対応できると考えるので検討すること。

この他、大月事故の原因、背後要因等の解明を求めたが、調査中で本社からも報告がない旨の回答であった。

以上のとおり、会社の回答は、列車を運行する能力が解体していることをあらわしている。三月ダイ改に向け、さらに闘いを強化し、運転保安の確立をかちとろう。