結成20周年
新たな大躍進に向け出発！

日刊 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（動力車会館）
電話 （鉄電） 千葉 2935・2939番
（公） 043（222）7207番

99.7.12 No. 4989

誰も知らないうちに信号機故障時の取扱いが変えられていた！②

ますます深刻化する安全の危機

（前号よりつづく）

信号機故障ではない？

信号機故障時の取り扱いに関する千葉支社との二回目の交渉は7月5日に行われた。

その際に示された会社の回答は、「信号機故障は、進行を指示する信号現示が不能となった場合であり、進行を指示する現示がでる場合は（停止信号現示が滅灯でも）信号機故障ではない」というものであった。しかしこんな判断は、常識的に考えても、また運転保安上からもあっていいはずはない。信号機の最も重要な機能は列車を止めることにある。その停止信号現示が滅灯していても故障としては扱わないなど、誰が考えても容認することのできない見解である。しかも単線自動閉そく区間であればなおさらのことだ。しかも会社自身、松尾駅の件は「保安装置故障」として整理しているのだ。にも係わらず、都合の悪いときはこのような回答を行うような対応は許されない。

「マニュアル」が意味するもの

また団交のなかで、「信号機断芯時の取扱い」という指令のマニュアルは、96年に作成されたことが明らかにされた。この時期は非常に重要な意味をもっている。

ＪＲ東日本は94年に、列車の運行密度の比較的低い線区について、「代用閉そく方式を施行しない区間」に指定し、信号機故障等が発生しても復旧するまで列車を完全に止めてしまって構わないという方針をとるが、千葉支社では96年にその範囲がさらに拡大され、佐倉・成田以遠、上総一ノ宮以遠、君津以遠等、千葉以東線区の大半を「代用閉そく方式を施行しない区間」としてしまったのである。

結局、「停止信号現示が滅灯でも、進行が現示されれば列車を走らせて構わない」「進行信号さえ現示されれば信号機故障とは判断しない」という「新解釈」は、こうした事態を背景として打ちだされた方針なのだ。

安全崩壊の悪循環！

①代用閉そく方式を行うための人員を確保できないまでに駅要員を削減してしまった結果、②何かあった場合には列車を止めてしまって構わないというメチャクチャな方針がとられ、③とは言え列車は動かさなくてはならないから今度は安全を無視して規程を拡大解釈し、信号機が故障しても列車を動かして構わないというマニュアルが作られ、④しかし運転士をはじめ運転の現場ではそんなことは指導できないから、指令にだけそのマニュアルを置いていざというときは指令の指示に従えと命令する、……。これが今回の交渉から明らかになったＪＲ東日本の経営姿勢なのだ。

通告すらせず！

しかも、今回の信号機故障で言えば、指令のマニュアルでさえ、「乗務員には必ず『（　）現示は滅灯』の通告を行うこと」と定められているにも係わらず、問題になった３６３Ｍ以降の後続列車には何ひとつ通告もせずに運行をさせたのだ。規程の厳格な遵守という課題が止めどなくあいまい化され、その結果規程違反の指令や運用が横行し、安全が崩壊しようとしている。これは恐るべきことだ。しかもこれだけのことが起きながら、団交の場では「考え方として会社は何も変更していない」と開き直るのだ。

また、団交では、信号機故障に関するこうした解釈やマニュアルの作成が、千葉支社独自で行われたものなのか、ＪＲ東日本の統一した解釈として行われたものなのかもはっきりとはせず、これまでの運転士に対する指導がどのような内容で行われていたのかも「調べてみなければ判らない」との回答が繰り返される状況のなかで、再度こうした点について会社として調査を行うことを確認し、この日の団交は中断された。

こんなことが！

この間起きている問題はこればかりではない。すでに既報のように、「料金捕脱防止」のためと称して誉田駅の着発番線を変更し、一二〇km／hあまりの速度で走っている特急列車を三五km／h制限のポイント上を通してしまったり、踏切事故によって排障装置が壊れた二五五系特急列車を、排障装置を外したまま運行させたりという、安全を度外視した判断、本来ならば絶対にしてはならないはずの判断が後をたたないのだ。

非常識の極み！

しかも職場では、「安全宣言」と題されたＪＲ東労組と会社連名の文書が業務掲示板に掲出され、また点呼の際にこの文書を読んだかどうかの確認がされるなどというとんでもないことだけが平然と行われているのだ。

少なくとも、複数の労働組合が並存する状況下で、一労組との確認事項に過ぎない文書を業務」として全社員に強制するなどというやり方は絶対に許されることではない。

しかしより重大な点は、輸送業務の最大の使命と言うべき安全問題について、このような非常識の極みとでも言うべき対応が行われていることにある。少なくとも、千葉支社管内の運転職場は動労千葉が最大多数組合だ。仮にもこんなやり方で安全が確立されると考えているとすれば、現在のＪＲはもはや冷静な判断能力を一切失うところまで病んでしまっていることの証でしかない。われわれはこのようなことを断じて容認することはできない。闘いなくして安全なし。結託体制を打倒しよう！