



## 台風後の輸送混乱拡大は

# 明らかに「人災」だ!

### 輸送混乱時の列車運行等の抜本的改善を求めて申一号を発出

九月一六日、台風五号の影響により千葉支社管内において列車の運行が大幅に乱れたが、台風五号自体は午前中には通過しているため、列車の運行は本来ならその後正常に戻らなければならなかった。

しかし、輸送混乱は、その後も輪をかけて拡大して終日大混乱を来し、結局翌日まで影響が残るなど、全く信じられない事態となつた。

### 規制解除後に運行が不能に

とくに大きな問題として、風雨による運転規制を解除して列車の運行を再開した途端、いたるところで倒木などが発見されて運行不能になり、列車が数珠つなぎになつてしまつた。

今回は、とくに風による影響が大きく倒木などが予測されており、規制解除後に線路の状況を把握しなければならぬことは誰でも分かることだ。

しかし、結果として列車の運行が全くできなかったことからすると、規制解除後の線路の状況を会社が全く把握できていなかったとしたら考えられない。

今回の輸送混乱について千葉支社は「判断を誤つた」としているが、これは判断の問題以前に、安全を如何に確保するのかという姿勢が抜け落ちてしまつ

ている会社そのものに問題があるといふ事だ。

### 指令の技術力はますます低下

さらに、大きな問題として、指令からの指令・指示が全くできなかつたため列車整理がまともにできず輸送混乱がますます拡大するという自体になつた。

指令から運転関係区に連絡が行かないため現場では全く対応できず、そのため千葉駅の統合詰所に管理者を配置しても、列車の運行がどうなっているのか、運転士をどのように操縦するのかわからなくなつてしまつたのだ。

また、館山運転区の運転士が君津で折り返して千葉に向かう時点で、次の幕張電車区の出区時間に間に合わないことを指令に告げていたにもかかわらず、幕張電車区に着いたら「全く聞いていない」というのだ。

千葉と東京との間の連絡についても全くできておらず、千葉の指令からは運休の連絡を受けていながら東京に着いて確認すると「聞いていない、ちよつと待つてくれ」となり、確認ができるまで三〇分もかかるという始末だ。

さらに、運転士の方から呼び出しに対しても全く応答もしなかつた等々、指令の問題を挙げ

たらきがないという状況だ。指令の問題については、これまでもことあるごとに技術の向上などを求めてきたが、会社として全く対策を講じていないという事だ。

### 全く判断できない現場長

しかも、今回の輸送混乱では、運転士の出勤について現場長が指示を行なわなかつたために運転士を確保するということができなかったという事態も発生している。

ある運転区では、列車が動いていないためどうするのか連絡があつたにもかかわらず、出勤方法について明確な指示ができず、その結果運転士が確保できず、代替運転士の送り込みが全くなかつたり、他の運転区ではタクシーでの出勤を拒否するなど、現場長がまともに判断できないということまで発生しているのだ。

運転士の送り込みの問題でも、アケで六時間以上も遅れているのに代替の運転士を送り込まなかつたり、泊りの場合でも遅れてきたために二時間ぐらいの仮眠しかできないなど、運転士の限界をはるかに超えて列車を運転させているのだ。輸送混乱が発生した場合、列車を運転して

いる運転士がどのくらい遅れるのか、遅れた場合の送り込み・引き上げの体制をどうするのか全く考えが及ばないのだ。

### 貨物列車の存在を忘れた?

もう一方、貨物列車との関係ではさらに深刻だ。

貨物列車が輸送混乱のため遅れて千葉駅に二時頃到着したところ起電が停止されていたというのだ。原因は、指令が貨物列車が遅れて運転されているのをすっかり忘れてしまい、起電を停止してしまつたというのだ。

これは、考えれば考えるほど恐ろしい問題だ。指令が旅客列車すら把握できない中で、貨物列車そのものの存在が指令の意識の中から全く消えてなくなつていふのだ。ひとつ間違えば大月事故のような衝突が起きてもおもてない状況だ。

動労千葉は、以上の状況から台風等による輸送混乱時の列車運行のあり方や指令の指示等の問題、今後に向けた抜本的な対策の改善を求めて、千葉支社に対して「申一号」を発出した。運転保安確立、労務政策を優先させた会社の姿勢を糾すべく闘いを強化しよう。

周辺事態法を廃案に! 一〇・二二国会闘争

とき 一〇月二二日 (水) 一八時三〇分から

ところ 日比谷野外音楽堂

指定列車 千葉駅七番線 一七時十一分発快速最後部

戦争への道を開く戦争法案の成立を阻止しよう!