



月刊 千葉労働

台風5号にともなう輸送混乱で団交

台風通過後に混乱拡大?

十一月二日、十四時から、千葉支社において、九月十六日に発生した台風十六号にともなう列車の大混乱に関して団体交渉を行った。

この中で明らかにしたことは、台風通過後の規制解除にあたっての会社の判断ミス、指令の技術力の低下による列車整理の失敗、乗務員の出勤や送り込み方法を現場長が全く判断できないなど、今回の輸送混乱の拡大が「人災」だったということがより明らかになった。

こうした会社の現状に対して、動労千葉からは、労務政策を優先させた結果として列車をまともに動かすこともできなくなってしまうた会社の姿勢を糾してきた。職場からの闘いでJR体制を打倒し、運転保安を確立しよう。

現場では何も対策が見えない

会社 回答文書読み上げ

組合 この間、輸送混乱や降雪時にも動労千葉から指摘したにもかかわらず、なんら効果的な対策がなされていない。会社として、列車をまともに動かすことができるように姿勢をあらためるべきだ。

会 東京支社との間で、一月の雪害時や中央線等の輸送混乱についてプロジェクトを作り情報のやりとりなどのソフト面と、列車の折り返し駅などハード面の検討も含め対策を

取ってきており、功を奏していると思う。

現場ではなんら具体的な対策は出ていない。現場長などはこれまでも「今回を経験にして次に生かしたい」と言うが、全くできていない。

今回の場合、きつかけは台風通過後の風や倒木だが、その後の列車整理や指令のミスなどが相次ぎ、翌日まで影響が出る結果となった。当日の運転規制、倒木等の状況はどうなっていたのか。

当初、内房線と京葉線で風規制による運転計画を策定したが、見込みが甘かった。

当日は、横須賀線でピニール付着が発生した関係で七時二六分に東京での分離運転を開始した。しかし、東京駅の番線管理はこれまで総武を三線、横須賀を一線で列車を回していたが、この日は指令の手配がうまくいかず東京駅の番線管理が総武が二線、横須賀も二線になってしまった。このため、通知運転を行っていた列車が順次東京駅に向って走りだしたため、ため、全ての番線に列車が滞留してしまい、東京・錦糸町間に七本の列車が入ってしまった。

通知運転を行っていたと言いつつ何で東京・錦糸町間に七本も列車が入ってしまったのか。それ自体考えられないことだ。

東京駅の番線管理が何で総武・横須賀とも二本ずつになつてしまったのか。

二本ずつになつてしまったのは、成田エクスプレスが二本をふさいでしまったこともある。総武で三本を確保していれば残る一本で折り返しができるはずだったが番線がふさがってしまった。

再開前に点検を行なわなかつた

東京は別にしても、千葉支社管内の主要での列車整理はできたはずだ。横須賀線のピニール付着が何で房総の方まで影響が出るのか。

千葉駅でも幅狭してしまい千葉以東においても混乱を招いてしまった。

一六日は、各線で風の規制を受けているが、朝の段階では列車が走れると判断し殆どの列車が出区した。しかし、途中から風の規制が強くなったり倒木等もあり大幅に乱れた。

倒木が発生した場合、保線としてはどのような体制をとるのか。

倒木の場合、現場に行くことになるが、風が激しい場合には社員への災害の危険もあるといけないので派遣を取り止めている。

また、強風などの場合には自動車でのスポット点検や運転台に添乗して点検することもある。

倒木や風による規制が解除されて列車を運行する前に、巡回をすべきだと思うが、今

回は行なったのか。

今回は巡回を行なわなかつた。

倒木を取りのぞいて発車したらまた倒木が見えられたという事は、二つ目の倒木自体会社としても分からなかつたということだ。倒木の規制がなくなれば、その先は支障がないと考えられるが普通だ。規制を解除する場合は慎重にいうことではないのか。

災害時の規程も含めて検討が必要だと思っている。

一八時に退区!

会社が台風等についてきちんとして対応を取ってあげれば一六日午後からは一斉に動かすことができたはずだ。台風の場合、一六日程度の風が吹くのは当たり前であり、それを見越して計画を立てるのが普通だが、全部の列車をだししてしまうなど考えられない。当日、九時二六分退区の運転士は、鹿島スタジアムに置かれたままで、一六時になってやっと帰ってきたという状況だ。会社として今後どうするのか。

線区毎の対策マニュアルを作ることにしている。横須賀線では品川折り返しも考慮して東京での折り返しをスムーズにしようと考えている。

(つづく)