



千葉動力車

台風通過後の輸送混乱に関する交渉②

会社は対策を抜本的に見直せ!

輸送混乱時の出勤について タクシー使用を現場に指示

(四八七四号のつづき)

タクシーは制限を設けていない

組合 輸送混乱時等における乗務員の出勤について、以前、タクシー等も含めて出勤できると回答していたが、今回の輸送混乱では一部を除いて全く指示がないという状況だった。結局、高いタクシー代を払いたくないとしか考えられない。

輸送混乱時の出勤手段を現場長がきちんと指示しろというのをこれまでも団交でやって整理してきたが、「今回はダメだ」というところがあった。

また、食事については、何もう意されていなかった。菅田駅では、バス代行の対策員には弁当が山盛りで出されていたが、運転士は何も食べずに列車に乗せられた。千葉転では、千葉駅統合詰所に弁当を用意するかを区長に聞いたら「用意しなくていい」と言っただけで何も用意しない状況だ。

会社 タクシーについて、別に制限を設けていないので、輸送混乱時にはタクシーを使うように現場長に指示する。

また、食事については、できるだけ食事ができるように弁当の手配や駅に依頼するようにはしたい。

指令・指示のミスで混乱拡大

組合 指令の問題について、これまでにもあることに指摘してきたが、今回の輸送混乱では、乗務員への指令・指示が大混乱をきたし、より一層混乱を拡大する結果となっている。

銚子駅のホームが空いているのに満線だとして抑止を指示したり、館山の運転士が幕張出区に間に合わない旨を伝えたにもかかわらず幕張電車区には何も伝わっていないなど、指令はどうなっているのか。

会社はこれまで、社員の配置については「適材適所」と言ってきたが、その適材適所で指令を配置しているのであれば、会社としての責任もあるということになるのではないか。

会社 指令については、これまでも技量、知識等を養うために教育は行なってきた。

組合 一旦出した通告を解除するためには解除するための通告を行なうことを知らない指令がある。無線は、あくまでも通告券の代わりに行なっているだけであり、指令員の意識が薄くなっているのではないか。指令員自身が、通告券に記入した内容を読み上げるつもりで指示しないと直らない。

会社 通告の解除については、改めて通告する必要がある、正規の取り扱いについて、教育していくようにする。

組合 台風時やその後の混乱時に、いくら呼んでも指令がないのはひどかった。運転士から呼んだ場合、最低限無線に出て対処しなければならぬのではないか。

輸送混乱時には、列車をどのように間引いていくのかが基本的な問題になる。ストの立ち上がりの時もギリギリにならないとスジができないということも含めて、列車の運行能力が殆ど亡いと言いか言えない。

会社 指令が列車の整理を行なう場合、うまくいく時もあり、うまくいかない時もある。

組合 災害時や輸送混乱時の後、指令員に運転区などに来てもらって、色々な事例を聞いてもらい、持ち帰って勉強してもらったほうが指令の技術力向上につながるのではないかと。

会社 支社でも、各現場の助役(三名を集めて勉強会を行なってきた)おり、必要な教育は行なっている。

組合 指令からの通告で、車掌を介して指示するということが行なわれることがあるが、最も重要なことを運転士に通告しなければ何もしないではないか。

会社 第一通告者は運転士であることや、本来の通告のあり方やいきさつについて徹底させるようにする。

組合 貨物列車がいるのに起電停止している。九月一六日の夜半、貨物列車が千葉駅に入線したところ、起電が停止されたが、なぜこのような事態になっただったのか。

会社 貨物列車を出すかどうかを検討した後に起電停止の要請が来たが、この時に指令のディスプレイに貨物列車の列車が入っていないかったため、そのまま起電停止を行なってしまった。

組合 この間の災害や雪害等で起きた時も貨物は忘れられてしまった。今回も、一六時間も遅れてしまい、明けの翌日に明けになるという状況だった。

会社 異常時に貨物列車をどのように把握するかをきちんと検討し仕組みを作ってもらいたい。