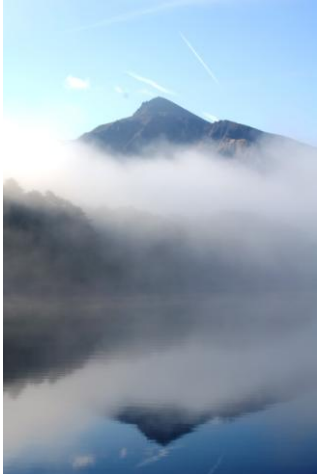


国労

蘇我運輸区分会ニュース

第9回執行委員会③

8月10日（火）13時～蘇我コミュニティセンター



当させられたという報告が

異常時対応の問題点

今月8日、9日の大雨、強風によるダイヤ乱れの対応について意見が出されました。

前号で取り上げた快速が通過線内で停車し、旅客のトイレ申告にも関わらず、指令は線路内を歩かせることは許可せず、110分も停車した事象について「ひど過ぎる」「大問題では」といった声が挙がりました。関連して、駅間が長くなる京葉線快速では、

系車両にもトイレの設置が必要ではないか、

トイレさえあれば何ら問題もなかったのではという意見と、簡易トイレの存在（形状、使用方法も）さえ周知されておらず、訓練内での説明が必要ではないのかといった声が出ました。

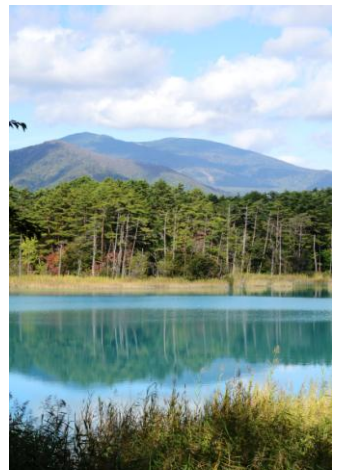
指令と現場の連携は？

他職場の運転士の話になりますが、途中で長時間停車後、一睡もせずやっと朝の時に安房鴨川に辿り着いたと思ったら「人がいないから」という理由で、すぐに折り返しの上りを拍当させられたという報告が

ありました。この日はこの職場のほとんどの運転士が同様であったようです。勿論「一睡もせず（安全に）運転する自信がない」と訴えたようですが、聞き入れられなかったとのこと。眠い頭と身体で、もし

万が一命に関わる事故が起きてしまったら？一体誰が責任を取るというのでしょうか？安全に運行できる体調でない旨を運転士が訴え、他に人がいないのであれば、代わりが見つかるまで列車は動かさずべきではありません。場合によっては運休という手段も必要です。

旅客や乗務員の命を犠牲にしてまで走らせなければならない列車などないはずです！



現場管理者は指令の一方的な言いなりではなく、現場社員の命を守る立場で、的確に強い意志を持って、状況を訴えるべきだと思います。

指令員の

プロを育てろ！

前号で記載したトイレ問題も含め、指令員のお粗末な対応で更なる混乱が生じ、鉄道輸送の信頼さえも損ねてしまっています。利用者も乗務員も人間であることを忘れていくかのようにな、あまりにも現場が見えていない指令員の対

応には毎度毎度がっかりさせられます。指令の仕事が、単なるステップのひとつではなく、人間の命を守る立場でのプロ中のプロを育ててほしいと思います。

通告をもっと早く！

京葉線内ではダイヤ乱れの際には、快速も臨時客扱の各駅停車となりますが、その通告が例えば上りだと海浜幕張からその扱いになるのに、いつもひとつ前の検見川浜で、放送等の準備が慌たしいと不満の声が出ました。事前に分かっているのに何故ギリギリなんでしょう？

緊急時の線路内歩行、何故許可されなかったのか？！

☆ 指令の仕事に誇りが持てるシステム作り、そして全員が指令長クラスに！！という意見もありました。