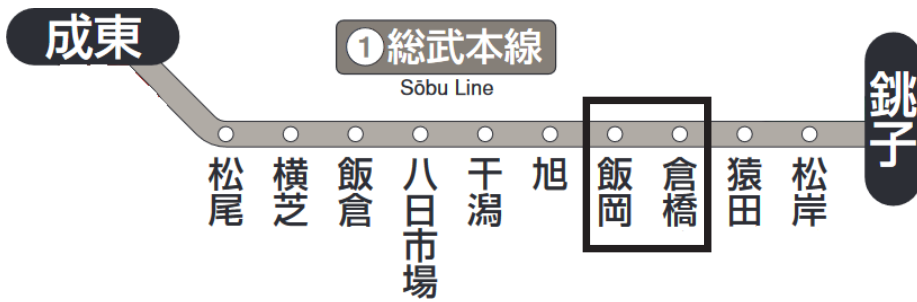


ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

# 3 / 20 銚子派出廃止直後 人身事故で約90分運転見合わせ



3月20日23時ころ、総武本線・飯岡～倉橋駅間で人身事故が発生しました。その際、床下機器の確認のために千葉派出からタクシーでの出勤となりました。

当該列車は事故の約90分後、千葉派出からの検査担当が到着する少し前に、運転士の確認で「異常なし」となって運転再開しました。千葉派出から出勤した検査担当が検査を行っ

## 1 / 28 動労千葉と千葉支社の団交より

**組合** 「異常時は支社総体で対応」というが、車両が動かなくなった時、乗務員に負担がかかる。車技でないと対応できないこともある。派出がなければ幕張から人を送るしかない。ローカルは対応に時間がかかって構わないということか？

**会社** 乗務員で対応できない場合、本区、派出で対応する。

**組合** 本線乗務員として車技がいることは精神的にも大きい。外周区の突端の銚子で、車技がまったくいないというのは大変だ。ローカルの切り捨てではないか。

**会社** ローカルを切り捨てる考えはない。

**組合** 車両を守る検査係が必要ないという判断、発想は非常に危険だ。万が一のことを含め、臨検対応を維持することは必要だ。派出廃止にはどうしても反対だ。

たのは午前1時ころ、列車が銚子駅に到着してからでした。検査が終わって派出に戻ってきたのは午前3時ころです。

## 乗務員にも大きな負担に

事故は銚子派出廃止の直後に起きました。床下機器の確認にかかる時間はものの15分程度でした。もし銚子派出を廃止していなければ、ただちに駆けつけて確認し、運転再開することができたはずでした。

これほど時間がかかったのは、「効率化」だけを優先し、地域と安全を切り捨てた結果です。

事故当該の運転士にとっても、人身事故直後の状態で車両の確認まで行わなければなりません。検査派出廃止は乗務員にとっても負担を強いています。

ワンマン運転や融合化で現場をないがしろにして利益追求を優先するなど鉄道会社としてあってはなりません。