

駅合理化は安全破壊する

浜野、八幡宿、長浦駅 2／13 遠隔操作システム本格実施

J R 千葉支社は2月13日から五井駅を制御駅として浜野駅、八幡宿駅、長浦駅で遠隔操作システムを本格実施しようとしています。始発電車から6時30分まで駅は無人状態にされてしまいます。

遠隔操作導入で事実上の駅無人化

この間J R 千葉支社は、駅の外注化、無人化と遠隔操作導入を進めてきました。遠隔操作システムはすでに、舞浜（北口）、市川塩浜、二股新町、浅草橋（西口）、両国（東口）、亀戸（東口）、新検見川、西千葉、検見川浜、千葉みなとの各駅でも導入されています。

遠隔操作導入で新検見川、西千葉、検見川浜、千葉みなとで改札が無人化され、他駅でも遠隔操作実施時間は事実上無人状態です。

1／11 信越線列車立ち往生事故 信越線の駅委託・無人化の状況

東三条駅（J R 直営）
↓
三条駅（外部委託）
↓
東光寺駅（無人駅）
↓
★事故現場
↓
帯織駅（9 2 年無人化）
↓
見附駅（1 6 年外部委託）
↓
押切駅（0 7 年無人化）
↓
北長岡駅（9 5 年無人化）
↓
長岡駅（J R 直営）

千葉支社は「駅業務の効率的な運用のため」「スイカ等を利用する乗客がほとんどだから、駅員を配置しなくても業務上問題ない」「安全やサービスの低下にはつながらない」と説明しました。しかし、車椅子の利用者は列車に乗り込めず、万が一線路に転落した場合も対応できる駅員はいません。

駅員削減で運行判断機能奪われる

何より1月11日に信越本線で電車が立ち往生し、15時間以上も乗客が缶詰にされた事態への反省はどこへいったのでしょうか。

信越本線では駅の人員削減で、事故当該区間を含む6駅に列車運行を判断する社員はいません。現場の状況を把握して列車運行の判断を行い、鉄道の安全を守る駅の機能が奪われてしまっていたのです。

応援が来るまで乗務員は1人で乗客対応と除雪作業をしていました。無人化と外注化で周囲の駅に人員はおらず、その後も3時間近く数人での除雪作業が強いられました。

運輸指令は現場からかけ離れた状態です。運行判断、除雪、乗客対応まで、すべてが乗務員に背負わされることになりました。

駅業務は乗客への対応とともに、鉄道の安全を守る役割があります。外注化・無人化・遠隔操作による駅業務合理化は許せません。