

No.6
2019
7/20



はちおうじ

JR東労組
八王子地本
八王子地本
ホームページ
「東労組八王子」で検索

第2回交渉
7月18日開催

八地申第29号

八王子駅構内で発生した架線切断に対し、安全を最優先にした列車運行を求める申し入れ団体交渉

同種事象を再発させないために乗務員と指令とのやり取りを明らかにすることを求めても開示せず団体交渉中断！！

組合

会社

当該2049T運転士は、普段とは違う大きな爆発音と火花を認めた為、21:08に停車し防護無線を発報。指令には「爆発音と火花を認めたため、八王子駅に入る全ての列車を抑止」と依頼したが、21:14には隣接する横浜線と八高線に運転再開指示を行った根拠を示すこと。

録音を確認すると「爆発音」という文言はあるが、指令員は他の交信などがあり、聞き取れずに「火花と大きな音」と認識した。指令長は直前にもHP動作があり、再度のHP動作と乗務員の報告から「車両故障、MG故障」と判断した。車両点検をする際は、再度隣接線を抑止すれば良いと考えた。また、ダイヤ改正当日、時間帯も考慮して動かせるところは動かした方が良いと判断して、隣接線の運転再開指示を行った。運転士の「八王子駅に入る全ての列車の抑止」に対しての受け止め方が色々ある。(中央線だけなのか、隣接線も含めるのか)

運行優先体質は認められない！

なぜ、指令員と乗務員とのやり取り、意思疎通が図れなかったのか検証するために、交信の一部ではなく防護無線発報から隣接線の抑止解除までの交信記録を読み上げるか、書面にて示すこと。

事実は伝えている。録音の内容以外にも要素があり、それで議論が深まるので示すことはできない。今回の事象は、乗務員は正しく報告しており、指令内でのコミュニケーションの問題である。

指令員だけの問題に切り縮めてはいけない！再発防止の為に、労使で検証をすべき！

当該運転士は、爆発音を認めたが何が発生したかの分らなかつた為に、全線抑止を依頼しているにも関わらず、八高線が運転を再開して、切れた架線に衝撃したことは併発事故であり、抑止の失敗である認識はあるのか。

指令員が判断するまでに課題があった。指令員が状況を把握出来ていなかった、出来る限り確認会話が出来れば良かった。車両故障と判断し一旦運転を再開したのであり、車両点検が必要であれば抑止を行っていたので、抑止の失敗ではない。運行優先ではない。思い込み、判断が間違っていた。

併発事故という認識にあるのか？

団体交渉の議論に必要な資料、説明を求めても開示しない姿勢は認められない！

運転士が抑止依頼していたにも関わらず、安全が担保されていないなかで八高線の運転を再開したことは命に係わる事象であり、再発防止に向けて労使で認識を深めることが必要。その時の無線の交信内容を正確に示されないと議論が深まらない。意図的に隠しているのか。

無線の交信は事実を把握するのに重要な資料である。意図的に隠してはいない。交信内容を示すかどうかではなく、それ以外の要素を含めて全体で議論すべき。

会社は、交信内容を示せない理由も明確にせず、議論が深まらないことから、提示することを求めて2項途中で中断しました。

2017年12月11日に東海道新幹線で発生した台車亀裂の鉄道重大インシデント調査報告書では、指令員と車両検修担当の意思疎通などが問題とされ、再発防止策として「何が起きているかわからない場合や判断に迷う場合は列車を停止させて安全の確認を行う処置を図ることが必要」とされています。教訓化されているのか、疑念を抱かざるを得ません。

検証を徹底的に行い、安全な鉄道をつくりだそう！