

No.39
2019
10/1



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



2019年2月27日申し入れた組合員の要求がようやく交渉開催となる！！

**1月5日に発生した御嶽駅上り場内信号機冒進事故
9月17日に開催し3項目まで
に関する申し入れ**

第1項 場内信号機を冒進するに至った時系列、背後要因および原因を明らかにすること。

組合の主張

事象発生 of 具体的原因は解明できているのか？また当該運転士からの聞き取りでは「車内での破裂音が気になったため」ともあるが考えられる背後要因を示すべきである。

青梅線は勾配曲線線区であり、レール塗油器が車両に搭載されているが動作条件はどうか？

さまざまな背後要因があるが、ヒューマンエラーである。

会社の主張

場内信号機に対する2つ目の中継信号機を確認できなかったとの運転士報告があるが、車内での物音がし気がかりとなり、ATS-Pの単打ベルが鳴りブレーキを掛けたが間に合わずPブレーキ動作するも場内信号機を2m冒進した。

今回はPのブレーキ動作したが3回全車6両とも滑走していた。乗務員からの声もあり非常に滑りやすい線区という事情がある。塗油器はR=600m以下で噴油する。また台車のねじれによっても動作する。運転士の責任もあるがヒューマンエラーである。

原因は断定できていないが滑走が発生した。またヒューマンエラーであることを確認！

第2項 場内信号機に対する直下地上子(T-30)にてATS-P非常ブレーキが動作したにもかかわらず信号機の外方に停車できなかった原因は何か明らかにすること。また、車両性能が向上しているが一方で設備的には旧態依然のままであることからATS-Pの地上子の増設を行うこと。

信号機冒進の原因は具体的に把握できているのか

事象発生 of 検証は行なったのか

レール塗油器が搭載されている車両すべてから噴油されていれば当然にも油の撒き過ぎということになる。201系当時にも塗油器の油切れによるフランジの変摩耗も発生した。きちんとした調査と量の調整は出来ていたのか。

原因の確定はいつになるのか？

信号機冒進の原因は滑走である！当該車両のブレーキ動作等の不具合はなかった。レールと車輪との摩擦が低下したため滑走した。

同一条件下での検証は出来ないが、検証は2回行い2/6には場内信号機の75m手前に停車した。7/26には58m手前に停車した。事象発生時とでは77mもの差が生じた。

原因は2つある。運転士の信号喚呼失念・P動作で止まれず冒進した。保安装置で止まらない事は重大な事象である。塗油器による滑走での冒進は全国的にも聞いたことが無いが、現在も調査中であり原因の確定は出来ていない。

第3項 青梅～奥多摩間での運転時分は、B速=b速=C速ともに同一であることからゆとりある運転時分とするために各駅で20秒の増加を行うこと。

2019.3年のダイヤ改正より、御嶽駅での行き違いが多く行われている。運転時分も曲線制限ギリギリで走行しないと定時運転が出来ない。ゆとりある運転時分に安全上するべきである。

青梅～奥多摩間の運転時分は通年変わらないが、お客さま利用を見て決定している。青梅駅での乗り換え時分を設けた。また233系の車両性能で運転できる判断でスジを引いている。

安全側線など設備改善を行い、安全に運行出来る体制をつくるべきだ。ゆとりある運転時分であればこの事象は防げたのかもしれない。

233系導入以降制限速度も変わってきている。ダイヤ改正時に引き続き議論は行っていく。

**すべての背後要因を洗い出し原因の確定をするべきだ！
重大事故につながる事象であることから直ちに対策を取るべきである！**