

No.40
2019
10/3



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



八地申第25号

10月2日に開催し全項目終了!

1月5日に発生した御嶽駅上り場内信号機冒進事故 に関する申し入れ

事象の原因と背後要因をただちに確定し再発防止を行うべき!

第4項 場内信号機冒進後、指令より運転士と車掌と打ち合わせを行ったうえで場内信号機の外方まで退行し、再度場内信号機の現示を確認し運転再開をするように指示したことに対する見解を示すこと。

組合の主張

信号冒進発生時で信号機外方までの移動は「駅の誘導にて」行うことが通常の取り扱いではないのか?

誘導を行う係員は現地の線路の形状や勾配、特徴などを熟知した駅係員が行うべきである。駅係員がないからといってどんな対応でもよいとはならない!

お客さま救済の退行の取扱いと停止信号を超えて停車した場合の退行の取扱いとどちらなのか?

会社の主張

運転士による停止位置確認と指令による後続列車の抑止手配、関係転てつ機の鎖錠確認がとれ、併発事故が発生しない安全の担保が取れたので、運転士・車掌と綿密な打ち合わせを行うことで退行の指示を指令がおこなった。

誘導はさまざまな状況がありケースバイケースで対応する。車掌も乗務線区であり訓練も行っている。車掌も誘導合図を行うことは可能である。

1月5日の事象は停止信号を超えて停車した場合の取扱いによるものである。

必要な訓練も実施せず当該乗務員のみ責任を押し付けるな!

第5項 青梅線・五日市線・八高線の異常時、サービスレベル向上のために駅・設備社員の要員および配置体制の見直しを図ること。また、駅社員の運転取扱いに関する知識・技能を向上させるための教育の充実を図ること。

青梅～奥多摩間は駅係員の配置がない状態で異常時の対応(転てつ機の転換や誘導など)に限界がある。

転てつ機の転換は指令でも行うことができるが、管理駅である青梅駅が出勤する場合は約30分の足ロスが発生する。

安全とサービスを向上させるため、各駅に係員を配置し駅のプロを育成するべきである。

安全レベル向上のための訓練や勉強会やOJTは実施しているが、輸送の関わる人材は限りがあるので、要員は必要な個所に配置している。

異常時に即時に対応できる輸送に強い駅を顧客は求めている!

第6項 当該乗務員に対して行われる日勤教育は、再発防止に向けた教育とは名ばかりの見せしめ的なものであることから、速やかに原因および背後要因を明確にしたうえで再乗務に向けた適切は指導・訓練を行うこと。

教育する目的と根拠を本人の納得を得ること。本人の課題を明確にし、再乗務に向けた教育とすること。

教育期間の長短はあるが4M4Eで原因究明を行った。運転士として心構え含め期間中に学んでもらった。シミュレーター、机上学習を本人に合わせたカリキュラムとした。

納得感のない教育は見せしめである。現在把握している原因と背後要因は立川運転区以外にも広めるべきである。

原因と背後要因を明らかにし、 全システムに周知していくことを確認!

