

No.79
2018
11/8



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6号 11月8日 全項目終了 八高・川越線209系ドア故障に対する緊急申し入れ

1項 1675Hの事象から回送扱いにするまでの61編成における時系列と事象に対する会社の認識を明らかにすること

【時系列】10月6日1675H川越駅停車中、1号車332側の車側灯「滅」を確認し連絡、車両係が添乗も「球切れ」と判断。その後、1974H笠幡駅停車中、ホームと反対側ドアが開扉（半自動）。自動扱いにてドア扱いしたところ正常に閉扉した事をもって、以後は自動扱いに変更しそのまま営業運転として継続。2173H、安全の担保が取れていないことから添乗した運転士指導が指令に対し「空車扱い」を要請するも運転を継続し、2176H笠幡駅停車中において再度ホームと反対側ドアが開扉（半自動）したため、「回送扱い」の指示により川越車両センターへ回送・臨時入区した。

組合) なぜ、一度目の事象発生時に直ちに「回送扱い」出来なかったのか？ 乗務員の要請は伝わっていなかったのか？

会社) 一度目の事象発生時には正常にドア閉扉した事から営業運転が出来ると判断した。乗務員からは「このまま走らせても良いのか」といった声もあったが「空車扱い」「回送扱い」といった一言一句は、2173Hまで把握していない。

一言一句言わないと、要請した事にならないの!?

組合) なぜ、営業運転を継続できると判断出来たのか？

会社) 乗務員一指令と状況を確認し、自動扱いにしたところ同現象は発生しなかったことから一時的な現象だと判断、営業運転に耐えられると思い運転を継続させた。当時は運転継続しても危険は無いと判断したが、振り返れば課題があった。

安全の担保が無い中での営業運転はありえない!

2項 現場の判断を尊重し、報告を正しく把握する体制の確立と迷いなく判断し、安全輸送の体制を確立すること

組合) 現場の要請・判断の重みは？ 何を担保に臨時入区を行なわなかったのか？

会社) 指令は川越車両センターへの入区に向け運用変更を行ない、自動扱いでは現象が出ない為運転の継続が出来ると判断したが、具体的課題はそうだったところ。現場の声を聞き入れるところが不足している。現場の声は重要であり、正しく状況収集し判断していく事が大切。今回も軽んじていた訳ではない。現場の声を聞き、指令が総合判断していく事は今までもこれからも変わらない。

3項 209系車両におけるドア故障の原因と対策の経過を明らかにし、対策が終了するまで209系の使用を見合わせる事

会社) 原因は1号車SBB箱裏の「キャノン装着状態」が不十分により浸水した事による短絡。

組合) なぜ接続が不十分だったのか？ 緊急点検は行なったのか？ 他の209系でもありえる事象なのか？

会社) 原因は不明で、不良部品をメーカーに渡し調査中。川越車両センター所属の209系、E231系全編成の一斉点検を行なったが、異常は無かった事から当該個別の故障、他に波及性は無いと今のところ判断している。今回の事象は他の車両センターにも情報共有している。

組合) 他の線区を走る209系も点検すべきでは？

会社) キャノンの装着状態を見る必要があると判断し、三鷹車両センターにいる3編成について点検を依頼している。本社を通じて点検を含め検討していく。

安全よりもコストダウン優先?

4項 車両メンテナンス体制の強化と故障個所の修理を速やかに行う体制を再確立し、乗務員・お客さまが安心して乗車できる車両を提供すること

組合) 予備品にも経費が掛かることからストックが最小限となる一方、故障件数は増加している。経費よりも「安全な車両の提供」を優先すべき。

会社) 必要な物は準備している。納品に時間が掛かるものはストックしている。現場の声を聞き、必要な物について対応していく。

5項 事象が発生したら直ちに全職場に周知を行い、対策を徹底すること

組合) 八王子運輸区では3日後の10月9日に掲示されたが、他の職場には掲示されていない。10月7日に乗務員に対し旅客からの問い合わせがあったが、この事象を知らなかった。「他山の石」を活用するためにも、直ちに情報提供をしてほしい。

会社) 情報としては原因究明を含めての発信を可及的速やかに行なってきたが、情報展開の仕方に問題があった。その後、10月28日に指導助役会議を開催し、周知を図るようにしている。情報共有について課題はあったので、しっかりしていきたい。必要な情報についてはその都度発信する。

**運行優先体質は認められない!
同種事象を発生させないために職場から安全をつくらさそう!**