



## 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

2019年1月5日17:09頃、1606H（奥多摩発・東京行 E233系6両編成）運転士は、川井駅～御嶽駅間を速度約48km/hで走行中、車内の物音が気になり御嶽駅場内信号機に対する二つ目、三つ目の中継信号機の停止現示を見落としたまま走行し、二つ目の中継信号機付近でATS-Pのパターン接近の単打ベルの鳴動により直ちに常用・非常ブレーキを扱いました。それと同時にATS-P非常ブレーキが動作しましたが、場内信号機を約2m超えて停車してしまいました。

今回の事象では、運転士が信号機を冒進したにもかかわらず、直ちに併発事故防止の観点から防護無線を発報すべきではありましたが、車掌・指令への連絡を優先したために時機を逸し発報することはできませんでした。その意味では、運転士として信号を見ていなかったこと、また併発事故防止の行動を怠ったことは大きな課題であることからそれらに対する再教育の必要性は理解しています。しかし、1ヵ月以上もの長期にわたっての日勤教育は、再乗務に向けた内容であるのか否か、疑義が生じています。

一方で、今回の事象では、ATS-P非常ブレーキが動作したにもかかわらず場内信号機を約2m超えて停車しました。人間の注意力だけでなく、ヒューマンエラーが起こったとしても機械的に補完し安全サイドに働くために設置されている保安装置が動作したにもかかわらず場内信号機の外方に停車できなかったことに衝撃が走っています。

今事象に関しては、直接原因として当該乗務員の責を問う必要性とともに、背後要因としてATS-Pの設計上では停車するはずのものが停車できなかったことから重大な設備的課題が露呈しました。その意味では個人だけの問題でなく組織事故であると言えます。よって背後要因をすべて洗い出し原因を特定し、それらすべてに対して対策を講じていくことが再発防止に向けて重要なこととなります。

しだかつて、下記の通り申し入れますので、会社の真摯な回答を要請します。

### 記

1. 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。
2. 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。
3. 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間で20秒の増加を行うこと。
4. 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。
5. 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。
6. 当該乗務員に対して行われている日勤勤務は、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な指導・訓練を行うこと。

以上

八地申25号  
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  
2月27日提出!

背後要因を明確にし、安全な鉄道輸送と職場風土を創り出そう!