



ぽっぽ屋



輸送サービス労組 東京支部

2024.8.25
No. 017

どうした輸送指令！？

～現場を混乱させる指示が京浜東北・根岸線で相次ぐ～

7月6日、JR蒲田駅にて雷雨による停電に伴う ホームドアの故障時の指示について

雷雨による停電に伴い、JR蒲田駅のホームドアは複数箇所でホームドアが開扉しない事象が発生した。その際、指令よりホームドアの個別スイッチを扱いホームドアの開放の指示を駅と乗務員におこなった。しかし、このホームドアの個別スイッチは、駅が管理しており乗務員が扱うことはできない。本来なら車両ドアとホームドアを分離するスイッチを扱い、ドアを開扉させることが定められている。

7月25日、赤羽駅にて営業列車から 急遽回送扱いになった際の指令通告について

赤羽駅にて乗務員が継続乗車できない状態に陥ったため急遽、営業列車から回送扱いとした。その際、回送扱いと列車防護係員の省略の通告を次駅である東十条駅にて運転停車をおこない通告をした。後日、運転指導経由で「地方線区でやっているから問題ない」と回答があったが通告を受けていないのに赤羽駅～東十条駅の安全の担保がないこととそのような教育が一切現場ではなされていない。

8月21日、蒲田駅～新橋駅、 雨による速度規制の通告について

夕方から夜にかけて東京都港区を中心に記録的短時間大雨情報が気象庁から発表された。そのため、京浜東北・根岸線は新橋～蒲田間、雨による速度規制をおこなった。しかし、無線による通告とシステム通告による二重通告及び通告内容に相違があるため多くの乗務員が確認の無線を輸送指令に飛ばした。異なる通告内容は乗務員を混乱させるだけでなく事故の芽も発生させている。

いずれの事象も「偶然うまくいったこと」に過ぎない
作業の目的とルールの成り立ちを理解し、
鉄道の安全を全組合員でつくり出そう！