



2024年10月2日、東地申第12号を提出！

現場教育に即した運行管理を実施し確実な運転取扱いを求める申し入れ



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、雨による速度規制がおこなった。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を成り立ちを理解し、
鉄道の安全を全組合員でつくり出そう！

列車運行は、駅係員や乗務員だけでなく、運行管理を行う「輸送指令」との相互理解も重要です。

しかし、異常時において「輸送指令」からの具体的な指示が無く運転再開まで長時間要し、お客さまにご迷惑をお掛けする事象が発生しています。

これまでも「輸送指令員の教育不足が疑われる事象」や「異常時に現場教育とは異なった指示が行われた事象」により、組合員・社員は困惑し「運行優先」と疑わざるを得ない事象が度々発生しています。

安全計画2028で謳われている「想定外を想像し」とは結果オーライを指すのではなく、あらゆる事態・結果を想定してより安全な行動を採ることだと認識しています。

このままでは「現場教育」と「輸送指令」からの指示が矛盾することにより「確実な運転取扱い」とは程遠い事態となることが危惧されます。

地本は、首都圏本部に下記の通り申し入れ、誠実交渉義務を履行し真摯な議論を要請しました。

- 2024年7月6日京浜東北線蒲田駅において、雷雨による停電によってホームドアが故障した際に、乗務員に個別切り替えスイッチを扱うように輸送指令員が指示した事象について、指示した根拠となるマニュアル等を明らかにすること。また、現場教育と異なることから乗務員に個別切換スイッチを扱う指示は行わないこと。
- 2024年7月27日京浜東北線大宮駅において、雷雨による停電によってホームドアが故障した際に、輸送指令員が具体的な指示を駅係員や乗務員に出さなかった為、運転再開まで1時間要した事象に対して、ホームドア関係に限らず輸送指令員への異常時対応における教育方法を明らかにすると同時に、管轄する線区の駅や乗務員区での教育・訓練に参加すること。
- 2024年7月25日京浜東北線赤羽駅から営業列車が急遽回送扱いとなった際に、回送電車に関わる指令通告を回送電車として運行開始後に行った事象について、根拠となる規定・マニュアルを明らかにすること。また、指令通告は列車運行にとって極めて重要なことであり、重大事故や取扱い誤りが発生する恐れがあることから、列車運行開始前に確実にすること。
- ホームドアに関わる異常時対応能力を向上させる為に、ホームドアが導入されている全箇所事象の共有を行い訓練等で周知すること。