



2023年11月 2日
第56号

JR 東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実
編集 情宣担当
ホームページ



<http://www.jreu-yokohama1.jp/>

横地申 東海道線大船駅構内 列車と電化柱が衝突した 第2号 事故に関する緊急申し入れ 団体交渉を行う！その②

組合	会社
事故によって渡り線の架線が撤去された。そのことが運転関係の職場に周知されなかったのはなぜか。	そのような声は聞いている。指令ユニットで列車を入れない処置(ATOSでの信号機抑止)を行った上で運転再開した。
電報は8月7日付であり、運転再開から1日開いている。	大きな事象で情報が錯綜していたため、電報が遅くなった。
指令側で対策を取ったとしても、輸送の実務を担う現場側が把握できていない。双方が知っていて安全な運行が成り立つ。設備使用停止について双方に連絡する体制が必要だ。	両方に周知することはベストだが、列車を入れない処置をした上で運転再開させることは 特に問題ない 。速やかに周知できるものはしていく。
課題だという認識には立っているのか。	列車を入れない担保は取っているので、絶対にしなければいけないことではない。速やかに情報提供はするべきであった。



架線がないことを乗務員が知らなくても「問題ない」!?

2. 同事故におけるお客さま救済に際しての課題を明らかにし、対策を講じること。

【会社回答】長時間の駅間停車が見込まれる場合は、速やかに降車誘導の判断を行うとともに、列車に搭載している救済はしごの迅速な設置や、応援社員による駅間停車列車からの速やかな降車誘導開始ができるように継続して取組んでいく。

組合	会社
旅客救済について、課題はあったのか？ なかったのか？	横浜支社が取り組んできた降車誘導の考え方に基づいて基本的にはできていた。 特に問題だという認識にはない 。ただ、大きな事象であり機外停車が13本。情報が錯綜したのは事実。警告書でも問われていることは、今後検討しより良いものにしていく。
「課題がなかった」と捉えるがそれでもいいか。	その通り。 より早くお客さまを救済できるであるとか、今回は13本という複数の列車が降車誘導の対象になってしまった。複数本数が対象になったときにどのようにしたら効率的にお客さま救済が行えるかとか、新たに視点を持ちながら振り返りを行っている。
それが「旅客救済の課題」ではないのか。	「5月7日を忘れない」取り組み(2009年横須賀線ブレーキ不緩解)を今まで横浜支社で行ってきた。継続してある程度できてきているというのが会社の認識。ただ、関東運輸局から警告書が出ているので、そこは真摯に受け止め、引き続きより良くするために検討していく。
関東運輸局から「複数のお客さまが負傷、熱中症等により救急搬送された事態を踏まえ、お客さま救済について検証を行い、必要であれば適切な処置を講じること」と警告書が発せられているが、どのように答えるのか。	現段階示せるものはない。回答に向けて鋭意取り組んでいる。
ネットニュースで子供がぐったりしているところを見た。心が痛むし私たちが「お客さまの命を奪ったかもしれない事故」と言っているのは、衝突した衝撃だけではなく、夏場の蒸し暑い中で長時間列車が止まることは、具合が悪くなるだけではなく危険な状態である。これが日中帯ならどうなったのかと考えると課題しかない。お客さまのことを考えて現場はそう思っているが、そうすると支社の認識が甘いのではないかと言わざるを得ない。	組合側の主張も受け止めるが、より良くしようというのは会社も考えている。そこは理解いただきたい。

当夜、現場では全社員が全力で旅客救済にあたった！ なぜ現場が課題と感じていることを「課題」と認められないのか？



あまりにも現場と認識がズレている！
このような姿勢で安全・安心な鉄道輸送を提供できるのか？

2項途中で中断 次回の交渉期日は未定です